

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1963-1964.

11 MARS 1964.

Projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1964.

RAPPORT

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

SOMMAIRE.

	Page.
I. La politique générale du Département	2
II. Routes	4
III. Voies d'eau	16
IV. Le problème de l'eau	22
V. Urbanisme	30
VI. Les travaux subsidiés	31
VII. Bâtiments	33
VIII. Divers	36
IX. Amendement et votes	42
X. Annexes	45

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

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

R. A 6631.

Voir :

Document du Sénat :

5-XVI (Session de 1963-1964) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

BELGISCHE SENAAI

ZITTING 1963-1964.

11 MAART 1964.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1964.

VERSLAG

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

INHOUDSOPGAVE.

	Blz.
I. Algemeen beleid van het Departement	2
II. Wegen	4
III. Waterwegen	16
IV. Watervoorziening	22
V. Stedebouw	30
VI. Gesubsidieerde werken	31
VII. Gebouwen	33
VIII. Problemen van verschillende aard	36
IX. Amendement en stemmingen	42
X. Bijlagen	45

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

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

R. A 6631.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5-XVI (Zitting 1963-1964) : Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

MESDAMES, MESSIEURS,

Au cours d'échanges de vues repris lors des deux premières réunions, votre Commission s'est longuement attachée à définir si oui ou non elle devait présenter au Sénat un rapport de ses vues propres sur le budget des travaux publics.

Elle devait décider si oui ou non elle recourrait à la latitude que lui laisse l'article 59 du Règlement du Sénat.

En rendant hommage au travail accompli par la Commission de la Chambre des Représentants, un commissaire s'est fait le fervent partisan de la présentation d'un rapport complémentaire. Si, dit-il, nous devions décider d'une application restrictive du Règlement du Sénat, il arriverait que c'est seulement tous les deux ans que la Commission pourrait vraiment examiner les multiples et importants problèmes que pose à l'attention du Parlement et du Pays la politique des Travaux Publics.

Certes, dit-il, il nous est loisible de nous réunir, d'exposer nos vues devant le Ministre, d'entendre ses explications et de nous déclarer satisfaits ou non de la politique suivie.

Mais cette procédure resterait interne à la Commission. Or, nous ne devons jamais perdre de vue que la Commission est une émanation du Sénat, à qui nous devons le maximum d'informations sur nos délibérations.

Il est important aussi que le pays connaisse l'opinion de ses mandataires au Sénat, qu'il connaisse leurs réactions devant un budget représentant plus ou moins quinze pourcent du Budget de l'Etat.

En conclusion, ce Commissaire estime que votre Commission se doit de présenter un rapport complémentaire.

Cette proposition est admise par neuf voix contre cinq et deux abstentions.

*
**

Votre commission a consacré six réunions à l'examen de ce projet de budget.

Elle a défini dès l'abord qu'en raison de la remarquable source de documentation que constitue le rapport de M. le Député J. Peeters, elle s'en tiendrait à quelques grands problèmes.

Ce même rapport relatant un très long exposé du Ministre, la Commission a pris ce texte comme document de base.

*
**

I. La politique générale du Département.

Un commissaire critique l'état d'esprit qui règne au Département des Travaux Publics et appréhende le découragement de fonctionnaires supérieurs limités dans leurs initiatives. Il craint aussi les effets du freinage décidé par le Gouvernement. Une absence de coordination entre les divers services et une information insuffisante nous rendent parfois perplexes.

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft tijdens haar twee eerste vergaderingen omstandig overlegd of zij aan de Senaat al dan niet verslag diende uit te brengen nopens haar eigen standpunten ten aanzien van de begroting van Openbare Werken.

Zij diende te beslissen of zij al dan niet gebruik zou maken van de armslag die artikel 59 van het reglement van de Senaat haar verleent.

Een lid bracht hulde aan het werk van de Kamercommissie, maar betoonde zich een vurig voorstander van een aanvullend verslag. Als wij beslissen het reglement van de Senaat restrictief toe te passen, aldus dit lid, zal de Commissie slechts om de twee jaar werkelijk de vele grote problemen kunnen bespreken die het beleid inzake Openbare Werken voor het Parlement en het land doet rijzen.

Het staat ons voorzeker vrij te vergaderen, aldus dat lid, ons standpunt uiteen te zetten voor de Minister, zijn uitleg te aanhoren en ons al dan niet akkoord te verklaren met het gevolgde beleid.

Maar een en ander zal in de Commissie gebeuren, en wij mogen nooit uit het oog verliezen dat de Commissie een orgaan is van de Senaat, waaraan wij het maximum aan inlichtingen over onze beraadslagingen verschuldigd zijn.

Van belang is ook dat het land weet welk standpunt zijn mandatarissen in de Senaat innemen, dat het hun reacties kent ten aanzien van een begroting die ongeveer 15 % van de totale rijksbegroting bedraagt.

Tot besluit is dat lid van oordeel dat uw Commissie een aanvullend verslag moet uitbrengen.

Dat voorstel wordt met 9 tegen 5 stemmen bij 2 onthoudingen aangenomen.

*
**

Uw Commissie heeft zes vergaderingen gewijd aan het onderzoek van het ontwerp van begroting.

Het verslag van volksvertegenwoordiger J. Peeters vormt evenwel zulk een merkwaardige documentatiebron dat de Commissie van stonde aan heeft besloten slechts enkele grote problemen te bespreken.

Het Kamerverslag bevat ook een zeer omstandige uiteenzetting van de Minister welke de Commissie als basis van haar besprekingen heeft genomen.

*
**

I. Algemeen beleid van het Departement.

Een lid hekelt de geest die op het departement van Openbare Werken heerst en vreest voor ontmoediging bij de hoge ambtenaren wier initiatieven beperkt worden. Hij vreest ook voor de gevolgen van de afremming van de openbare werken waartoe de Regering besloten heeft. Het gemis aan coördinatie tussen de verschillende diensten en de ontoereikendheid van de voorlichting zijn soms onthutsend.

A titre d'illustration, il cite quelques exemples :

1. A la Caserne de Gendarmerie de Furnes, les véhicules automobiles doivent rester aux intempéries faute de garages, alors qu'il suffirait d'un aménagement d'anciennes écuries inutilisées;

2. La route Ostende-Nieuport a été éventrée en certains endroits durant l'été 1963 pour y installer des égouts. La voirie n'est pas correctement rétablie et des tronçons restent non égouttés laissant sans efficacité ceux qui y ont été construits;

3. Faute d'un aménagement correct du système d'écluses à Nieuport nous gaspillons 500 millions de m³ d'eau douce par an, que nous laissons s'échapper à la mer. On peut y obvier et notamment le canal de Comines à Ypres que nous réclamons ne serait pas seulement une voie navigable appréciable, mais aussi une réserve d'eau douce dont cette région du pays a grand besoin.

Un commissaire estime qu'un budget établi, le Département doit l'observer. Dès que le Parlement met des crédits à sa disposition, le Ministre doit faire les travaux pour lesquels les crédits ont été votés.

Comment a évolué le budget de 1963 ? De quels moyens a disposé le Département en 1963 ? Quel pourcentage a été consacré aux arriérés et aux suppléments ? Quel pourcentage du programme de 1963 a été réalisé ? Quels projets ont été transférés ? Quels crédits n'ont pas été utilisés ? Quelles sommes ont été transférées vers 1964 ? Quel est le volume global des crédits dont disposera le Département en 1964 ? Tous ces renseignements sont demandés pour les routes, les voies navigables, les bâtiments, etc.

Il souhaite aussi savoir si depuis l'an dernier, la pénurie d'ingénieurs et de personnel technique qualifié se résorbe

REPONSES DU MINISTRE.

Utilisation des crédits et évolution du budget.

Les renseignements détaillés sont consignés dans les tableaux repris en annexe.

Si les crédits du budget sont totalisés avec les reports et les crédits hors budget, on dispose en 1964 d'un montant global dépassant vingt milliards. Le Ministre craint cependant que ce montant ne puisse être utilisé complètement. La capacité de production est-elle suffisante ? Le facteur « main-d'œuvre » ne constitue-t-il pas un frein ? On peut craindre que les prix montent considérablement si une somme dépassant vingt milliards est dépensée en 1964. Si lors des adjudications, les prix montent considérablement, le Gouvernement envisage d'étaler les engagements pour lutter contre l'inflation.

Bij wijze van toelichting noemt hij enkele voorbeelden :

1. In de Rijkswachtkazerne te Veurne moeten de autovoertuigen buiten blijven staan bij gebreke van garages, hoewel het zou volstaan de niet gebruikte oude stallen geschikt te maken.

2. De weg Oostende-Nieuwpoort is in de zomer 1963 op bepaalde plaatsen opengelegd voor rioleringswerken. De weg is niet behoorlijk hersteld en sommige vakken hebben geen afwatering zodat de aangelegde riolering tot weinig dient.

3. Ten gevolge van de slechte aanleg van de sluisen te Nieuwpoort verspillen wij jaarlijks 500 miljoen m³ zoet water, dat wij in de zee laten lozen. Dat kan verholpen worden en het kanaal Komen-Ieper, waarvan wij de aanleg eisen, zou niet alleen een belangrijke waterweg zijn, maar ook reserve vormen aan zoetwater waaraan in die streek grote behoefte bestaat.

Een lid is van oordeel dat een vastgestelde begroting door het departement moet worden uitgevoerd. Als het Parlement kredieten ter beschikking stelt, moet de Minister de werken uitvoeren waarvoor kredieten zijn goedgekeurd.

Hoe is de begroting 1963 geëvolueerd ? Over welke middelen beschikte het departement in 1963 ? Welk percentage is gebruikt voor achterstallige en voor toekomstige werken ? Welk percentage van het programma 1963 is uitgevoerd ? Welke plannen zijn uitgesteld ? Welke kredieten werden niet gebruikt ? Welke bedragen zijn overgedragen naar 1964 ? Over welk globaal bedrag aan kredieten zal het departement in 1964 beschikken ? Al die inlichtingen worden gevraagd voor de wegen, de waterwegen, de gebouwen, enz.

Dat lid wenst ook te weten of het tekort aan ingenieurs en vakbekwaam technisch personeel sinds verleden jaar kleiner is geworden.

ANTWOORD VAN DE MINISTER.

Aanwending van de kredieten en ontwikkeling van de begroting.

Gedetailleerde inlichtingen worden verstrekt in de tabellen die als bijlage zijn afgedrukt.

Worden bij de begrotingskredieten de overgedragen bedragen en de kredieten buiten begroting gevoegd, dan staat in 1964 een globaal bedrag van meer dan 20 miljard ter beschikking. De Minister vreest evenwel dat die middelen niet geheel gebruikt zullen kunnen worden. Is de productiecapaciteit groot genoeg ? Is het tekort aan arbeidskrachten geen rem ? Te vrezen is dat de prijzen aanzienlijk zullen gaan stijgen als in 1964 meer dan 20 miljard wordt uitgegeven. Mochten de prijzen bij de aanbestedingen aanzienlijk stijgen, dan is de Regering voornemens de vastleggingen te spreiden ten einde de inflatie tegen te gaan.

Cadres techniques.

Pour ce qui est du personnel du Département, le Ministre dit qu'il convient de noter en premier lieu que la réforme statutaire et pécuniaire au 1^{er} juillet 1962 a eu pour conséquence de relever sensiblement le taux des rémunérations accordées notamment aux ingénieurs.

D'autre part, l'arrêté royal du 9 août 1963 modifiant le cadre organique de son département a eu pour effet d'augmenter les perspectives d'avenir par la création de nombreux emplois nouveaux d'ingénieur principal — chef de service.

Enfin, l'étude de la deuxième phase de la revalorisation des fonctions publiques, à savoir la réforme de la hiérarchie statutaire, est entamée et déjà des groupes spécialisés en organisation vont se mettre à la tâche pour procéder à la restructuration de certains services de son département, ce qui aura pour résultat d'apporter des éléments nouveaux sur les tâches confiées aux ingénieurs de son département.

Politique anti-inflatoire.

1. Le freinage inquiète également le Ministre, mais c'est une nécessité économique. Il est évident que le freinage pour le trimestre en cours n'a pas été accepté sans résistance. Le Ministre partagerait les craintes du préopinant si le freinage était maintenu pour le deuxième trimestre.

2. Pour les bâtiments des postes et des gendarmeries, il y a un retard considérable.

Pour les églises et les autres bâtiments relevant du Ministère de la Justice, le Ministre des Travaux Publics a demandé au Ministre compétent de fixer un ordre de priorité. Pour les églises, le Ministre voudrait adopter deux critères : priorité pour les églises dont la valeur dépasse celle du culte parce que ces églises de grande valeur artistique appartiennent au patrimoine national et priorité pour les églises dont les toitures sont abîmées. Il se peut évidemment qu'il existe des impératifs propres au culte. Le Ministre voudrait bien obtenir une liste de priorité et il s'est adressé à ce sujet aux Vicaires généraux.

II. Routes.*Autoroutes.*

Un commissaire se référant à la brochure « Deux ans d'activité au Ministère des Travaux Publics » publiée en juin 1963, met en parallèle les affirmations rédactionnelles qui s'y trouvent et les chiffres exposés dans les textes des budgets de 1963 et proposés pour 1964.

Dans quelle mesure des avenants directs passés avec les entrepreneurs viennent-ils peser sur les disponibilités ?

Technische kaders.

Wat betreft het personeel van het departement moet, aldus de Minister, allereerst worden opgemerkt dat de wedden, en met name die van de ingenieurs, door de statutaire hervorming en de herziening van de wedden op 1 juni 1962 in aanzienlijke mate zijn verhoogd.

Aan de andere kant heeft het koninklijk besluit van 9 augustus 1963 tot wijziging van het organiek kader van het departement meer perspectieven geopend omdat talrijke nieuwe betrekkingen van eerstaanwezende ingenieur-dienstchef ingesteld zijn.

Ten slotte is een aanvang gemaakt met de studie van het tweede stadium van de herwaardering van het openbaar ambt, nl. de hervorming van de statutaire hiërarchie, en gespecialiseerde groepen op het gebied van de organisatie zijn reeds aan het werk om sommige diensten van het departement te herstructureren, waardoor nieuwe elementen ingezet zullen kunnen worden voor taken die aan de ingenieurs van het departement zijn opgedragen.

Anti-inflatiebeleid.

1. De beperking verontrust ook de Minister, maar zij is een economische noodzakelijkheid. Natuurlijk is de beperking voor het lopende kwartaal niet zonder verzet aangenomen. De Minister zou de vrees van de vorige spreker delen indien de beperking ook gehandhaafd bleef voor het tweede kwartaal.

2. Voor de gebouwen van de posterijen en de rijks-wacht is er grote vertraging.

Wat betreft de kerken en andere gebouwen die onder het Ministerie van Justitie vallen, heeft de Minister van Openbare Werken aan de bevoegde Minister een prioriteitslijst gevraagd. Voor de kerken zou de Minister twee normen willen in aanmerking nemen : prioriteit voor de kerken die meer waarde bezitten dan voor de eredienst alleen omdat zij kunstwerken zijn die in het nationaal patrimonium vallen en prioriteit ook voor de kerken waarvan de daken lekken vertonen. Het is natuurlijk mogelijk dat ook de eredienst eigen noodwendigheden heeft. De Minister wenst een prioriteitslijst en heeft in dit verband de Vicarissen-Generaal aangeschreven.

II. Wegen.*Autosnelwegen.*

Een commissielid verwijst naar de brochure « Twee jaar Openbare Werken », gepubliceerd in juni 1963, en vergelijkt de daarin voorkomende redactionele verklaringen met de cijfers die in de teksten van de begrotingen voor 1963 zijn uiteengezet en in de begroting voor 1964 worden voorgesteld.

In hoeverre drukken de rechtstreeks met de aannemers gesloten bijakten op de beschikbare gelden ?

Il demande au Ministre de produire une comparaison pour ce qui concerne les autoroutes, entre le programme publié au budget de 1963 et le programme réellement exécuté au cours de cette année.

Il exprime ses inquiétudes quant au processus d'avancement de l'autoroute de Wallonie et notamment quant à la réalisation des expropriations. Depuis trop longtemps, dit-il, on se trouve devant des retards considérables dans l'exécution, et l'utilisation des crédits votés par le Parlement ne correspond pas toujours avec l'affectation que celui-ci avait voulue.

REPONSE DU MINISTRE.

Le tableau ci-après donne une indication des crédits engagés en regard des crédits prévus au budget de 1963.

	Montants prévus (en millions de francs)	Montants engagés (en millions de francs)
Anvers-Liège - Aix-la-Chapelle :	200 (*)	2.371
Liège-Maastricht :	—	187
Liège-Mons-Tournai- Frontière française :	1.500	757
Reconversion Borinage :		
Bruxelles-Paris :	750	74
Bruxelles-Ostende :	50	—
Bruxelles-Boom-Anvers :	130	—
Bruxelles-Wavre :	—	114
Signalisation, éclairage, interven- tions, plantations, barrières de sécurité, décomptes et autres dépenses se rattachant à des entreprises en cours :	100	94
	2.730	3.597

Les avenants suivants ont été conclus en 1963 :

1. Autoroute Roi Baudouin : construction du viaduc n° 62 à Welkenraedt, dont la dépense de 154.948.700 F est engagée.

2. Jonction de l'autoroute Roi Baudouin à Liège : section Bressoux-Wandre, représentant une dépense de 320 millions dont 169.597.612 francs est engagé.

3. Autoroute de Wallonie en liaison avec les travaux de l'embranchement du Canal de Charleroi : section Houdeng-Goegnies-Manage et bretelle de La Louvière, représentant une dépense de 160 millions non engagés.

4. Autoroute de Wallonie : section Loncin-Flémalle-Haute (Horion-Hozémont) représentant une dépense de 430 millions non engagée.

Ces avenants ont été conclus entre le Fonds des Routes et certaines entreprises pour trois sortes de raisons.

Tout d'abord, en vue d'exécuter la décision gouvernementale d'achever d'urgence l'autoroute Roi Baudouin et les principaux accès, pour le 1^{er} octobre 1964,

(*) Crédit supplémentaire : 1.078

Hij vraagt aan de Minister, inzake autosnelwegen een vergelijkend overzicht te geven van het in de begroting voor 1963 gepubliceerde programma en het programma dat in de loop van dat jaar werkelijk is uitgevoerd.

Hij geeft uiting aan zijn ongerustheid over de vordering van de « autoroute de Wallonie », met name wat de onteigeningen betreft. Reeds lange tijd, zegt hij, stelt men grote vertragingen in de uitvoering vast, en de door het Parlement goedgekeurde kredieten krijgen niet altijd de bestemming die het eraan gegeven had.

ANTWOORD VAN DE MINISTER.

De onderstaande tabel bevat aanwijzingen omtrent de vastgelegde kredieten, vergeleken met de op de begroting voor 1963 uitgetrokken kredieten.

	Uitgetrokken bedragen (in miljoenen)	Vastgelegde bedragen (in miljoenen)
Antwerpen-Luik-Aken :	200 (*)	2.371
Luik-Maastricht :	—	187
Luik-Bergen-Doornik-Franse grens :	1.500	757
Omschakeling Borinage :		
Brussel-Parijs :	750	74
Brussel-Oostende :	50	—
Brussel-Boom-Antwerpen :	130	—
Brussel-Waver :	—	114
Verkeerstekens, verlichting, tege- moetkomingen, aanplantingen, schampbanden, verrekeningen en andere uitgaven in verband met in uitvoering zijnde aan- nemingen :	100	94
	2.730	3.597

In 1963 werden de volgende bijakten gesloten :

1. Koning Boudewijnautosnelweg : bouw van het viaduct n° 62 te Welkenraedt, waarvoor de uitgave van 154.948.700 frank is vastgelegd.

2. Aansluiting van Luik aan de Koning Boudewijnautosnelweg : vak Bressoux-Wandre, uitgave 320 miljoen, waarvan 169.597.612 frank is vastgelegd.

3. « Autoroute de Wallonie » in samenhang met de werken van het zijkanaal van het kanaal naar Charleroi : vak Houdeng-Goegnies-Manage en aansluiting van La Louvière, of een uitgave van 160 miljoen, die nog niet is vastgelegd.

4. « Autoroute de Wallonie » : vak Loncin-Flémalle-Haute (Horion-Hozémont), uitgave 430 miljoen, niet vastgelegd.

Die bijakten werden tussen het Wegenfonds en sommige aannemers gesloten om drie verschillende redenen.

In de eerste plaats werd het ter uitvoering van de Regeringsbeslissing, om de Koning Boudewijnautosnelweg en de voornaamste aansluitingen dringend te vol-

(*) Bijkrediet : 1.078

il a été reconnu nécessaire de faire appel à une entreprise qui possédait l'expérience et les moyens techniques nécessaires. Il faut en effet garder à l'esprit que la quasi totalité des grandes entreprises de génie civil du pays était et est encore occupée à des travaux d'autoroute entre Hasselt et la frontière allemande.

Par cet avenant, l'entrepreneur renonçait en outre à faire valoir ses droits éventuels à une désignation en qualité d'adjudicataire d'une autre entreprise où le choix était particulièrement délicat compte tenu des diverses conditions imposées, et où ce choix, quel qu'il ait été, pouvait conduire à un litige.

L'entreprise avec laquelle a été conclu l'avenant de construction d'un important viaduc à Welkenraedt et de la liaison entre Liège et l'autoroute Roi Baudouin, entre Wandre et Bressoux, était à ce moment capable de mener ces travaux à bonne fin dans le délai très court requis.

Une autre raison de conclure un avenant concerne une section de l'autoroute de Wallonie proche de l'embranchement du Canal de Charleroi, aux environs de La Louvière. Une entreprise venait de commencer les travaux de creusement de l'embranchement à charge du budget extraordinaire de l'Administration des Voies Hydrauliques.

Eu égard à la décision de hâter la construction de l'autoroute de Wallonie, il a été reconnu expédiant de confier à cette entreprise l'établissement des remblais de l'autoroute ainsi que de quelques petits ouvrages d'art prévus à cet endroit. Par ce moyen, on a pu non seulement accélérer la construction de ce tronçon d'autoroute, mais également réaliser une économie substantielle en évitant un double mouvement des terres en provenance du canal, c'est-à-dire une mise en dépôt puis une reprise avec compactage suivant les exigences des remblais d'autoroute.

Une troisième raison d'avoir confié par avenant à une entreprise certains travaux, concerne une autre section de l'autoroute de Wallonie, entre Loncin et les hauteurs de Flémalle-Haute.

Dans ce dernier cas, ce travail a été confié moyennant renonciation par la firme des importantes indemnités auxquelles elle aurait pu prétendre pour retard assez considérable dans la mise à sa disposition des terrains nécessaires à l'exécution des travaux du complexe d'autoroutes de Loncin, lesquels prévoyaient un important cube de terrassement, faisant appel à une flotte d'engins de terrassement modernes dont le chômage aurait coûté de nombreuses dizaines de millions de francs. Par la même occasion une accélération de l'exécution du tronçon confié par avenant était atteinte.

Il convient d'autre part de souligner que dans les avenants dont question ci-dessus, il est prévu que des décomptes seront établis. Ces décomptes sont donc dressés au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Il convient de rappeler que le budget de 1963 a été établi sur des estimations de juin 1962; or, depuis, nous

tooiens tegen 1 oktober 1964, nodig bevonden beroep te doen op een aannemer die over de vereiste ervaring en technische middelen beschikte. Men mag immers niet uit het oog verliezen dat nagenoeg alle grote aannemers van het land werkzaam waren en nog zijn op de autosnelweg tussen Hasselt en de Duitse grens.

Door die bijakte zag bovenbedoelde aannemer bovendien af van zijn eventuele rechten op zijn aanwijzing als aannemer voor een andere aanneming, waarbij de keuze bijzonder delicaat was met het oog op verschillende gestelde voorwaarden, en waarbij die keuze hoe dan ook tot een geschil kon leiden.

De aannemer met wie de bijakte voor de bouw van een groot viaduct te Welkenraedt en de aansluiting van Luik aan de Koning Boudewijnautosnelweg, tussen Wandre en Bressoux, werd gesloten, was op dat ogenblik in staat die werken binnen de gestelde zeer korte termijn tot een goed einde te brengen.

Een tweede reden voor het sluiten van een bijakte heeft betrekking op een vak van de « autoroute de Wallonie » nabij het zijkanaal van het kanaal naar Charleroi, in de omgeving van La Louvière. Een aannemer was juist begonnen met het graven van het zijkanaal, ten bezware van de buitengewone begroting van het Bestuur der Waterwegen.

Met het oog op het besluit tot bespoediging van de bouw van de « autoroute de Wallonie » werd het dienstig geacht, die aannemer te belasten met het aanleggen van de ophogingen voor de autosnelweg evenals met de bouw van enkele op die plaats ontworpen kleine kunstwerken. Zodoende heeft men niet alleen de aanleg van dat autosnelwegvak kunnen versnellen, doch tevens een grote besparing kunnen doen door te voorkomen dat de van het kanaal afkomstige graafspecie tweemaal zou moeten worden verzet, namelijk eerst de specie bergen en ze achteraf aanhalen en verdichten volgens de aan ophogingen voor autosnelwegen te stellen eisen.

Een derde reden waarom sommige werken via een bijakte aan een aannemer worden opgedragen, heeft betrekking op nog een ander vak van de « autoroute de Wallonie », namelijk tussen Loncin en de hoogten te Flémalle-Haute.

Hier werd het werk aan de firma opgedragen mits zij zou afzien van belangrijke vergoedingen waarop zij aanspraak had kunnen maken wegens het niet tijdig beschikbaar stellen van de nodige gronden voor de uitvoering van de werken van het autowegenknooppunt te Loncin, waar een grote hoeveelheid grond moest worden verzet met behulp van een massa moderne graafwerktuigen waarvan het ongebruikt blijven vele tientallen miljoenen frank zou hebben gekost. Terzelfder tijd werd een bespoediging van de bouw van het via de bijakte opgedragen vak bereikt.

Anderzijds moet worden onderstreept dat in de bovenbedoelde bijakten bepaald is, dat verrekeningen zullen worden opgemaakt. Die verrekeningen worden dan ook naarmate van de vordering der werken opgemaakt.

Verder zij eraan herinnerd, dat de begroting voor 1963 opgemaakt is aan de hand van ramingen die in

assistons à un continuel gonflement des prix. Deux chiffres en donnent l'image :

1 Km d'autoroute coûtait 40 millions de francs en 1962.

Ce chiffre est passé à 70 millions actuellement.

Interrompant le Ministre, un Commissaire constate qu'un tel état de choses doit forcément bouleverser le planning. En vue de vérifier s'il n'est pas possible de réagir contre ces augmentations, il demande si le Ministre ne pourrait pas nous donner les analyses des prix de revient de travaux antérieurs et actuels.

Le Ministre répondant à cette interruption déclare que la majoration du coût provient de diverses causes. Tout d'abord, les autoroutes construites jusqu'à présent ne comportaient que très peu de terrassements car elles se faisaient dans un pays plat. Au fur et à mesure que l'on traverse des vallées, le cube de terrassement augmente considérablement ainsi que les dispositifs de drainage et d'écoulement des eaux.

D'autre part, les salaires ont fortement augmenté depuis un certain temps avec répercussion inévitable sur le prix de revient des entreprises.

Il y a lieu également de souligner que les récents enseignements tant belges qu'étrangers ont conduit à construire des fondations et revêtements beaucoup plus épais qu'auparavant.

Enfin, en prévision des accroissements inévitables des volumes de trafic, les plate-formes d'autoroutes ont été élargies pour préserver l'avenir. Il en résulte que les terrassements sont plus importants et la portée des ouvrages d'art également.

Le Ministre souligne d'autre part le fait que la concentration entre Hasselt et la frontière allemande d'un très grand volume de travaux dans un temps très court, a conduit à une situation difficile en matière de recrutement de personnel, et ce fait a une influence certaine sur les salaires, une concurrence trop effrénée jouant dans ce cas.

Reprenant le fil de sa réponse, le Ministre expose l'état d'avancement de l'autoroute de Wallonie.

La plupart des bureaux d'études ont déjà introduit les projets définitifs de l'autoroute de Wallonie. Il reste à introduire les plans de certaines sections qui ont été remaniés à la demande du Fonds des Routes dans un but de réduction des dépenses.

D'autre part, certaines modifications de tracé ont également été apportées dans la région de Tournai, ce qui entraîne un décalage dans la remise des plans.

La mise en adjudication des diverses sections de l'autoroute de Wallonie va aller en s'accéléralant à partir de cette année, compte tenu du fait que les projets sont rentrés, mais il ne faut pas oublier qu'avant de lancer une adjudication pour exécuter des travaux, il faut que les terrains soient mis à la disposition des entreprises. La mise en adjudication se fera donc à une cadence dépendant de la mise à disposition des ter-

juni 1962 gemaakt werden. Sindsdien zijn wij echter getuige van een onafgebroken prijsstijging. Twee cijfers volstaan om daarvan een idee te hebben :

In 1962 kostte 1 km autosnelweg 40 miljoen frank.

Dat cijfer is thans gestegen tot 70 miljoen.

De Minister wordt hier onderbroken door een commissielid, die erop wijst dat een dergelijke stand van zaken de plannen onvermijdelijk in de war moet sturen. Ten einde na te gaan of er geen mogelijkheid bestaat om die stijgingen te keer te gaan, vraagt hij of de Minister geen analyse van de kostprijzen van vroegere en van tegenwoordige werken kan geven.

De Minister antwoordt hierop dat de stijging van de kosten verschillende oorzaken heeft. Ten eerste gingen de totnogtoe gebouwde autosnelwegen met zeer weinig grondwerk gepaard, want ze werden in vlak terrein aangelegd. Naarmate men in steeds heuvelachtiger terrein komt, neemt de omvang van het grondverzet aanzienlijk toe, evenals de inrichtingen voor de drainering en de afvoer van het water.

Anderzijds zijn de lonen sinds enkele tijd merklijk gestegen, wat onvermijdelijk zijn invloed heeft op de kosten van de aannemingen.

Voorts hebben de jongste ervaringen in binnen- en buitenland geleid tot het maken van funderingen en verhardingen die veel dikker zijn dan in het verleden.

Ten slotte werden in het vooruitzicht van de onvermijdelijke stijging van de verkeersintensiteiten de aanlegbreedten van de autosnelwegen ruimer ontworpen ten einde voorbereid te zijn op de toekomst. Hierdoor wordt echter meer graafwerk en een grotere spanwijdte van de kunstwerken noodzakelijk.

Voorts wijst de Minister erop dat door de concentratie, tussen Hasselt en de Duitse grens, van een grote hoeveelheid werken die in zeer korte tijd moeten worden uitgevoerd, grote spanningen op de arbeidsmarkt werden verwekt, wat zeker zijn invloed uitoefent op de lonen, omdat er in dat geval een al te scherpe concurrentie gevoerd wordt.

De Minister hervat volgens de draad van zijn antwoord en geeft een overzicht van de stand der werken van de « autoroute de Wallonie ».

De meeste ingenieursbureaus hebben de definitieve ontwerpen voor de autosnelweg reeds ingediend. Er ontbreken nog enkel de plannen van bepaalde vakken, die op verzoek van het Wegenfonds werden herwerkt ten einde de kosten te drukken.

Anderzijds werd het tracé in de streek van Doornik op enkele plaatsen gewijzigd, waardoor de indiening van de desbetreffende plannen enigszins verschoven is.

Aangezien de ontwerpen binnen zijn, zal de aanbesteding van de onderscheiden vakken van de « autoroute de Wallonie » vanaf dit jaar in versneld tempo kunnen verlopen, doch men vergete niet dat, alvorens de aanbesteding voor de uitvoering van de werken te kunnen uitschrijven, de nodige gronden ter beschikking van de aannemers moeten kunnen worden gesteld. Het tempo van de aanbestedingen zal bijge-

rains. Tout fait prévoir qu'il sera pratiquement impossible d'acquérir pour la fin 1965 la totalité des milliers de parcelles à acheter. Il faut donc s'attendre à ce que des adjudications aient encore lieu en 1966.

Certains tronçons de l'autoroute seront livrés à la circulation avant d'autres puisque les travaux ont déjà commencé. Il s'agit notamment du contournement de Liège ainsi que de la section Ville-sur-Haine-Manage. La liaison Mons-Charleroi sera la première grande section ouverte à la circulation. Les autres suivront au fur et à mesure de leur achèvement, mais l'ensemble de l'autoroute de Wallonie ne sera pas ouvert à la circulation avant 1968.

En ce qui concerne les travaux à adjuger en 1964, le projet relatif à la section Ville-sur-Haine-Maisière sera introduit par le bureau d'étude le 20 avril; la procédure en expropriations pourra être entamée à partir du mois de mai et l'adjudication des travaux aura lieu dès que les expropriations seront suffisamment avancées.

Pour ce qui est des autres sections figurant au programme de 1964, toutes les expropriations sont en cours; les projets relatifs à ces sections sont achevés et ont fait l'objet d'approbation par l'Administration.

*
**

Un commissaire se plaint de ce que sur l'importante route *Ibis*, il existe encore un pont provisoire; trop de carrefours subsistent sur cette route, il faudrait établir des croisements surélevés.

Les dégâts de l'hiver 1962-1963 ont été réparés fort médiocrement et constituent autant de points dangereux pour la circulation.

Répondant à l'intervenant, le Ministre déclare :

a) Le remplacement du pont provisoire de Wilryck par un viaduc définitif pourra être envisagé au cours des prochains exercices. L'étude pourra en être entamée prochainement dès que le Ministre des Communications aura signé la convention relative à la suppression de la voie ferrée proche de la route militaire;

b) L'étude des ouvrages d'art à construire au-dessus de la route *Ibis* entre Boom et Anvers aux endroits les plus dangereux est en cours et les plans d'expropriations nécessaires sont à l'étude en ce moment;

c) La section d'autoroute Meise-Londerzeel a fait l'objet d'une adjudication en 1963 mais les résultats n'étaient pas acceptables. Outre le fait qu'il n'y avait que deux offres, les prix remis dépassaient fortement les estimations. C'est pourquoi, une réadjudication devra avoir lieu vraisemblablement vers la fin de cette année, avec engagement sur le programme de 1965.

*
**

Un commissaire pose au Ministre les questions suivantes :

1. Quels montants ont été consacrés à l'autoroute Liège-Tournai ? Quels travaux sont en voie d'exécution

volg afhangen van de terbeschikkingstelling der gronden. Alles wijst erop, dat het praktisch onmogelijk zal zijn, de duizenden te onteigenen percelen alle tegen het einde van 1965 aan te kopen. Men moet er dus rekening mee houden, dat ook nog in 1966 aanbestedingen zullen worden gehouden.

Sommige vakken van de autosnelweg zullen vroeger dan andere voor het verkeer worden opengesteld omdat de werken reeds zijn begonnen. Ik bedoel inzonderheid de rondweg om Luik alsmede het vak Ville-sur-Haine-Manage. Het eerste grote vak dat voor het verkeer zal worden vrijgegeven, zal Bergen-Charleroi zijn. De andere zullen volgen naarmate ze gereedkomen, maar de « autoroute de Wallonie » zal niet vóór 1968 over de gehele lengte in gebruik kunnen worden genomen.

Wat de in 1964 aan te besteden werken betreft, zal het ontwerp voor het vak Ville-sur-Haine-Maisière op 20 april door het ingenieurbureau worden ingeleverd; de onteigeningen zullen kunnen worden aangevat in de maand mei en de aanbesteding van de werken zal plaats hebben zodra de onteigeningen genoegzaam gevorderd zijn.

Voor de overige op het programma van 1964 voorkomende vakken zijn al de onteigeningen aan de gang; de ontwerpen betreffende die vakken zijn afgewerkt en werden door de Administratie goedgekeurd.

*
**

Een commissielid maakt er zijn beklag over, dat er in de belangrijke weg *Ibis* nog een voorlopige brug voorkomt; er zijn nog te veel gelijkvloerse kruisingen op die weg, ze zouden door ongelijkvloerse kruisingen moeten worden vervangen.

De door de winter 1962-1963 beschadigde plekken zijn op zeer gebrekkige wijze hersteld en vormen evenveel gevaarlijke plaatsen voor het verkeer.

De Minister antwoordt :

a) De vervanging van de voorlopige brug te Wilrijk door een definitief viaduct kan in de loop van een van de eerstvolgende dienstjaren in overweging worden genomen. De studie ervan zal binnenkort kunnen worden aangevat, zodra de Minister van Verkeerswezen zijn handtekening heeft geplaatst onder de overeenkomst betreffende de opheffing van de langs de Krijgsbaan lopende spoorweg;

b) De studie van de kunstwerken die op de gevaarlijke plaatsen over de weg *Ibis* tussen Boom en Antwerpen moeten worden gebouwd, is aan de gang, en de desbetreffende onteigeningsplannen zijn op dit ogenblik in voorbereiding;

c) Het autosnelwegvak Meise-Londerzeel werd in 1963 aanbesteed, maar de uitslagen waren onaanvaardbaar. Niet alleen werden er slechts twee offerten ingediend, ook de aangeboden prijzen lagen ver boven de ramingen. Daarom moet een heraanbesteding plaats hebben, waarschijnlijk tegen het einde van dit jaar, met vastlegging op het programma voor 1965.

*
**

Een commissielid stelt de volgende vragen aan de Minister :

1. Welke bedragen zijn aan de autosnelweg Luik-Doornik besteed ?

et quel est le prix de revient ? Quels travaux sont engagés et quel est le prix de revient de ces travaux ? Dans le cadre du crédit pour les autoroutes, on prévoit 410 millions pour le programme de reconversion du Borinage et du Centre; pourra-t-on prévoir dans ce cadre des crédits pour le programme de reconversion d'autres régions ?

2. Est-il exact que les travaux de la route Anvers-Maldegem ont été arrêtés ?

3. Toutes sortes de bruits circulent concernant la route industrielle Gand-Zelzate. Qu'en est-il ?

4. Quelles sont les raisons pour lesquelles les travaux du Boulevard circulaire de Gand n'ont pas été exécutés ? Des crédits étaient prévus au budget de 1962, mais jusqu'à ce jour, l'adjudication n'a pas eu lieu. Le dossier complet a été remis par les services provinciaux il y a des mois. A-t-on utilisé ailleurs les crédits disponibles ? Quant seront installés les signaux lumineux du Boulevard circulaire ?

5. Entre Deinze et la limite de la Flandre occidentale, il faudrait une piste cyclable le long de la route Anvers-Courtrai. Des centaines d'ouvriers et d'écoliers se déplacent à vélo sur cette route. Cette affaire traîne depuis onze ans.

6. En 1961, le Ministre de l'époque a décidé que l'Etat interviendra pour les parkings, mais l'arrêté royal n'a pas encore été publié.

7. Il faudrait trouver une solution pour le pont De Pauw à Gand dans le cadre des crédits de la reconstruction des dommages de guerre.

8. Où commencera et où se terminera le nouveau tunnel sous l'Escaut à Anvers ? Les bureaux d'études ont besoin de ce renseignement en vue d'activer les travaux pour l'autoroute E3. L'Intercommunale E3 a deux tuteurs : les Travaux Publics et les Finances. A ces deux tuteurs, il faut ajouter un nouveau venu : l'Intérieur qui demande que toute décision concernant le financement soit approuvée par la Députation permanente. Des difficultés se font jour parce qu'au Département de l'Intérieur les dossiers traînent.

9. Pour joindre l'autoroute E3 à Lille-Paris, il faudrait une bonne liaison. Est-il vrai que l'autoroute Lille-Paris sera reliée par priorité à l'autoroute Tournai-Liège ? Les Français ont-ils l'intention de dévier du trafic vers Dunkerque en accordant cette priorité ? D'autre part, il manque des parkings aux postes de douane. Est-il exact qu'un poste moderne sera créé à Menin ce qui obligera les poids lourds à quitter l'E3 aux environs de Courtrai ? Cela signifierait une perte de 34 à 35 millions par an pour le trafic lourd. Le Ministre des Finances sera contacté et l'intervenant souhaite que le Département des travaux publics soutienne sa position.

Welke werken zijn in uitvoering en wat kosten ze ? Welke werken zijn vastgelegd en wat is de prijs van die werken ? In het kader van het krediet voor de autosnelwegen is 410 miljoen uitgetrokken voor het omschakelingsprogramma voor de Borinage en het Centrum; zal men in dat kader kredieten kunnen uittrekken voor het omschakelingsprogramma voor andere gebieden ?

2. Is het juist dat de werken aan de weg Antwerpen-Maldegem zijn geschorst ?

3. Allerlei geruchten doen de ronde betreffende de industrieweg Gent-Zelzate. Hoeveel staat het daarmee ?

4. Waarom zijn de werken aan de ringlaan te Gent niet uitgevoerd ? Er waren kredieten op de begroting voor 1962 uitgetrokken, maar tot heden heeft de aanbesteding niet plaatsgehad. Het volledig dossier werd verscheidene maanden geleden door de provinciale diensten ingediend. Heeft men de beschikbare kredieten elders gebruikt ? Wanneer zullen de verkeerslichten op de ringlaan worden geplaatst ?

5. Tussen Deinze en de grens van West-Vlaanderen zou een fietspad langs de weg Antwerpen-Kortrijk moeten worden aangelegd. Honderden arbeiders en scholieren verplaatsen zich per fiets op die weg. Die kwestie sleept sedert 11 jaar aan.

6. In 1961 heeft de toenmalige Minister besloten dat het Rijk zou bijdragen in de kosten voor de aanleg van parkeerplaatsen, maar het koninklijk besluit is nog niet gepubliceerd.

7. Er zou een oplossing voor de De Pauw-brug te Gent moeten worden gevonden in het kader van de kredieten voor werken tot herstel van de oorlogsschade.

8. Waar zal de nieuwe Scheldetunnel te Antwerpen beginnen en eindigen ? De ingenieursbureaus hebben die inlichting nodig om de werken aan de E3-autosnelweg te bespoedigen. De Intercommunale Vereniging voor de E3 heeft twee voogden : Openbare Werken en Financiën. Aan die twee voogden moet een nieuwe worden toegevoegd : Binnenlandse Zaken, die vraagt dat elke beslissing betreffende de financiering door de Bestendige Deputatie zou worden goedgekeurd. Er ontstaan moeilijkheden omdat de dossiers in het Departement van Binnenlandse Zaken achterblijven.

9. Om de E3-autosnelweg bij die van Rijsel-Parijs te doen aansluiten, zou een goede verbinding moeten tot stand komen. Is het waar dat de autosnelweg Rijsel-Parijs bij voorrang met de autosnelweg Doornik-Luik zal worden verbonden ? Koesteren de Fransen het voornemen het verkeer naar Duinkerken om te leggen door die voorrang te verlenen ? Anderzijds ontbreekt er parkeerplaats bij de douaneposten. Is het juist dat een moderne post te Menen zal worden opgericht zodat het vrachtverkeer de E3 nabij Kortrijk zal moeten verlaten ? Dat zou een verlies van 34 à 35 miljoen per jaar betekenen voor dat verkeer. Er zal contact met de Minister van Financiën worden opgenomen en de spreker hoopt dat het Departement van Openbare Werken zijn standpunt zal steunen.

Le Ministre répond :

1. En ce qui concerne l'autoroute de Wallonie, voici le détail des crédits utilisés :

Echangeur de Loncin	F 351.381.791
Expropriations	179.808.900
Bureaux d'études	226.274.382
	F 757.465.073

En ce qui concerne les 410 millions, ils serviront en fait à la fois à l'autoroute Bruxelles-Paris qui intéresse la reconversion du Borinage ainsi qu'à l'autoroute de Wallonie puisque la section est commune entre Villers-sur-Haine et Houdeng.

2. Pour la route Anvers-Maldegem.

Le tronçon Kallo-Vrasene de cette route sera bientôt achevé. La dépense pour ces travaux se chiffre à 45.500.000 francs. Ce tronçon de route s'étend jusqu'à la route provinciale St-Nicolas-Kieldrecht.

Le tronçon de route Vrasene-Kemzeke, pour lequel 97.000.000 de francs ont été engagés, est en exécution et son achèvement peut être prévu vers la fin de 1964.

Les expropriations sont en cours pour les tronçons suivants jusqu'à Eeklo. Les Comités d'Acquisition disposent des crédits nécessaires.

3. Les travaux du 3^e tronçon de la route industrielle Desteldonk-Mendonk ont été mis en adjudication et approuvés pour un montant de 32.500.000 francs. La construction du pont-route au-dessus du Moervaert a été mise en adjudication et approuvée pour un montant de 38.000.000 de francs.

Un montant de 30.000.000 de francs est à la disposition du Comité d'Acquisition pour la réalisation des expropriations à Zelzate, Wachtebeke et St-Kruis-Winkel. Ces expropriations pourront être réalisées pour le mois de juillet.

4. Pour le contournement de Gand, il est prévu 37 millions au Budget de 1964; ces travaux pourront être mis en adjudication dans le courant du mois de juin.

5. Les pistes cyclables sont installées le long des routes dès que le trafic atteint 500 cyclistes par jour. Dès que l'autoroute E 3 sera achevée, le trafic diminuera sur la route Gand-Courtrai. Peut-on prévoir des capitaux importants pour créer des pistes cyclables le long de routes dont le trafic diminuera ?

Toutefois, il entre dans les intentions du département de moderniser complètement la section Deinze-Zulte de la route n° 14. Cette modernisation prévoit une chaussée à quatre bandes de circulation, avec deux bandes latérales de 1 m comme pistes cyclables. Les documents d'adjudication sont prêts. Les expropriations nécessaires pour ces travaux seront réalisées d'ici fin mai. Les travaux pourront être mis en adjudica-

De Minister antwoordt :

1. Wat de « autoroute de Wallonie » betreft, is de verdeling van de gebruikte kredieten als volgt :

Verkeersknooppunt te Loncin	F 351.381.791
Onteigeningen	179.808.900
Ingenieursbureaus	226.274.382
	F 757.465.073

De 410 miljoen zullen in feite terzelfdertijd voor de autosnelweg Brussel-Parijs, die in verband staat met de omschakeling van de Borinage, en voor de « autoroute de Wallonie » worden gebruikt, vermits het wegvak tussen Villers-sur-Haine en Houdeng gemeenschappelijk is.

2. Weg Antwerpen-Maldegem.

Het vak Kallo-Vrasene van die weg zal eerlang voltooid zijn. De uitgave voor die werken bedraagt 45.500.000 frank. Dat wegvak loopt tot de provinciale weg St-Niklaas-Kieldrecht.

Het wegvak Vrasene-Kemzeke, waarvoor een krediet van 97.000.000 frank is vastgelegd, is in uitvoering en de voltooiing ervan kan tegen het einde van 1964 worden verwacht.

De onteigeningen zijn bezig voor de volgende vakken tot Eeklo. De Aankoopcomités beschikken over de nodige kredieten.

3. De werken van het derde vak van de industrieweg Desteldonk-Mendonk is in aanbesteding gegeven. De werken zijn goedgekeurd voor een bedrag van 32.500.000 frank. De bouw van de wegbrug over de Moervaert is aanbesteed en goedgekeurd voor een bedrag van 38.000.000 frank.

Het Aankoopcomité beschikt over een bedrag van 30.000.000 frank voor de onteigeningen te Zelzate, Wachtebeke en Sint-Kruis-Winkel. Die onteigeningen zullen tegen de maand juli kunnen worden verricht.

4. Voor de omlegging om Gent is 37 miljoen op de begroting voor 1964 uitgetrokken; de aanbesteding van die werken zal in de maand juni kunnen plaatshebben.

5. Fietspaden worden langs de wegen aangelegd zodra het verkeer 500 fietsers per dag bereikt. Zodra de E3-autosnelweg zal voltooid zijn, zal het verkeer op de weg Gent-Kortrijk verminderen. Mag men zoveel kapitaal aanwenden om fietspaden aan te leggen langs wegen waarop het verkeer zal verminderen ?

Nochtans ligt het in de bedoeling van het departement het vak Deinze-Zulte van de weg n° 14 geheel te moderniseren. Die moderniseringswerken bestaan uit de aanleg van een rijbaan met vier verkeersstroken en met twee zijstroken van 1 meter voor fietspaden. De aanbestedingsstukken zijn gereed. De onteigeningen ten behoeve van die werken zullen tegen einde mei worden uitgevoerd. De aanbesteding van die wer-

tion dans le courant du mois de juin. D'importantes expropriations sont en cours en vue de la modernisation des sections restantes.

6. L'intensité de la circulation automobile dans les grandes villes et agglomérations exige la création de nombreux parkings.

Aux termes de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949, relatif à l'intervention de l'Etat en matière de subsides pour l'exécution de travaux par les pouvoirs subordonnés, le Ministre des Travaux publics a qualité pour octroyer, ordonnancer et liquider des subsides aux communes pour l'aménagement des terrains de parking, pour autant que ces travaux soient prévus dans un plan d'aménagement approuvé par arrêté royal.

Jusqu'à présent, très peu de communes ont fait usage de cette possibilité, leurs activités dans ce domaine étant limitées d'une part en raison de leur situation financière et d'autre part par suite des règles rigides de l'arrêté du Régent précité.

Devant la complexité du problème, un groupe de travail composé de mandataires et fonctionnaires communaux et fonctionnaires du département des travaux publics a été créé en vue d'examiner sous ses différents aspects la question de la répartition de ces subsides.

Les travaux de ce groupe de travail ont fait ressortir la nécessité d'étendre sensiblement dans ce domaine les pouvoirs du Ministre des Travaux publics tels qu'ils sont définis par l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949.

Eu égard à la pénurie des terrains disponibles dans les grands centres et compte tenu des possibilités financières restreintes des communes, il y a lieu de ne pas limiter l'intervention financière de l'Etat à l'aménagement des terrains de parking et de l'étendre à la construction de bâtiments destinés à cet usage.

Un projet d'arrêté royal fixant les modalités d'octroi des subsides est soumis aux instances compétentes et sera publié incessamment.

Le crédit nécessaire a été inscrit à l'article 10 du budget du département des Travaux Publics.

Le Conseil des Ministres a marqué son accord sur les principes suivants :

- a) aucune intervention de l'Etat en faveur de parkings privés;
- b) 35 % d'intervention en faveur des parkings payants établis par les pouvoirs publics et 65 % si le parking est gratuit.

7. La reconstruction du pont « De Pauw » est retardée par l'établissement d'une étude du trafic routier en ce qui concerne les routes situées dans les environs du pont ainsi qu'en ce qui concerne le croisement de la voie d'accès avec le futur ring de Gand à la hauteur du Dampoort.

ken zal tijdens de maand juni kunnen worden gehouden. Er worden thans omvangrijke onteigeningen verricht met het oog op de modernisering van de overige vakken.

6. De intensiteit van het autoverkeer in de grote steden en agglomeraties maakt de aanleg van talrijke parkeerruimten noodzakelijk.

Naar luid van het besluit van de Regent van 2 juli 1949 betreffende de Staatstegemoetkoming inzake subsidies voor de uitvoering van werken door de lagere openbare besturen, is de Minister van Openbare Werken bevoegd om aan de gemeenten subsidies voor het aanleggen van de parkeerruimten te verlenen, te ordonnanceren en betaalbaar te stellen, voor zover die werken voorkomen in een bij koninklijk besluit goedgekeurd plan van aanleg.

Tot nu toe hebben zeer weinig gemeenten van die mogelijkheid gebruik gemaakt omdat hun bedrijvigheid op dat gebied wordt beperkt wegens hun financiële toestand en de strenge voorschriften van het voornoemde besluit van de Regent.

Wegens de te grote ingewikkeldheid van het probleem werd een werkgroep gevormd uit mandatarissen, gemeentebesturen en ambtenaren van het Departement van Openbare Werken, om de verschillende aspecten van de verdeling der subsidies te onderzoeken.

De werkzaamheden van die werkgroep hebben aangetoond dat het nodig is de bevoegdheden van de Minister van Openbare Werken op dit gebied, zoals ze door het besluit van de Regent van 2 juli 1949 worden vastgesteld, aanzienlijk uit te breiden.

Rekening houdend met het gebrek aan beschikbare gronden in de grote centra, alsmede met de beperkte financiële mogelijkheden van de gemeenten, mag de rijksbijdrage in de kosten voor de aanleg van de parkeerruimten niet worden beperkt en moet ze worden uitgebreid tot de bouw van parkeergarages.

Een ontwerp van koninklijk besluit waarbij de wijze van toekenning der subsidies wordt vastgesteld is bij de bevoegde overheid ingediend en zal binnenkort worden gepubliceerd.

Het nodige krediet is op artikel 10 van de begroting van het departement van Openbare Werken uitgetrokken.

De Ministerraad heeft zijn instemming betuigd betreffende de volgende beginselen :

- a) geen enkele Rijkstegemoetkoming ten gunste van private parkeerruimten;
- b) een tegemoetkoming van 35 % voor de door de openbare besturen ingerichte parkeerruimten met betaling en 65 % zo het parkeren kosteloos is.

7. De wederopbouw van de De Pauw-brug wordt vertraagd door een enquête betreffende het wegverkeer op de wegen in de omgeving van de brug, alsmede op de plaats waar de aansluitingsweg de toekomstige ring te Gent ter hoogte van de Dampoort kruist.

Il est insisté auprès des services intéressés pour que cette étude se termine le plus vite possible. Des travaux d'entretien importants ont été exécutés il y a peu de temps à la superstructure du pont provisoire.

8. Pour l'autoroute E 3, il est parfaitement vrai qu'il y a un certain retard pour le tunnel. D'ici peu de temps un projet définitif aura été élaboré et ce projet tiendra compte de la demande de la S.N.C.B. qui voudrait prévoir deux voies.

Pour le financement de l'autoroute E 3, le Ministre des Travaux publics n'est pas responsable. Il n'est que le conseiller technique. Il insistera cependant pour que les difficultés provoquées par l'intervention du Ministère de l'Intérieur soient aplanies.

9. Pour les liaisons avec la France, le Ministre a eu des contacts le 10 janvier avec son collègue français. Les Français souhaitent que la liaison Mons-Valenciennes soit réalisée en premier lieu. D'autre part le Ministre renvoie à la réponse qu'il a donnée lors de la séance publique du 20 février 1964 (voir Annales du Sénat, p. 814).

La question concernant le poste de douane est importante. Il est évident qu'il serait absurde d'obliger les camions à quitter l'autoroute E 3 et à faire un grand détour pour passer à la douane.

Il peut assurer à l'honorable membre qu'il va entreprendre des démarches pour qu'un poste de douane soit prévu sur l'E 3 tout comme sur l'autoroute Liège-Aix-la-Chapelle.

**

Un Commissaire voudrait avoir des précisions sur les engagements de 1964. Le Ministre a été obligé par le Comité ministériel de Coordination économique de limiter les adjudications du premier trimestre. Dans le passé on a commis l'erreur d'arrêter les travaux et de les reprendre plus tard. Cette méthode a été néfaste au point de vue économique.

Pour les autoroutes, on semble défendre l'idée que la Belgique n'est techniquement pas capable de faire plus de 40 km par an. Dans la programmation on parlait cependant de 100 km par an. Si l'assurance est donnée au secteur privé qu'on fera 100 km par an et que les crédits ne seront pas coupés, ces 100 km seront réalisés d'ici quelque temps. Dans cet ordre d'idées, il regrette qu'aucun programme ne soit arrêté.

Pour les routes ordinaires, le Ministre devrait faire un effort. Dans notre pays, des entrepreneurs qui s'occupent de travaux de moyenne importance vont chômer.

REPONSE DU MINISTRE.

Pour le premier trimestre de 1964, on n'engagera qu'environ 3 milliards. On ne peut évidemment pas continuer à ce rythme-là.

Bij de betrokken diensten wordt aangedrongen op de zo spoedig mogelijke beëindiging van die enquête. Zopas werden omvangrijke onderhoudswerken aan de bovenbouw van de noodbrug uitgevoerd.

8. Wat de E 3-autosnelweg betreft, is het juist dat er een zekere vertraging voor de tunnel is. Binnen afzienbare tijd zal een definitief ontwerp klaar zijn en in dat ontwerp zal rekening worden gehouden met het verzoek van de N.M.B.S., die twee spoorwegen zou willen leggen.

De Minister van Openbare Werken is niet verantwoordelijk voor de financiering van de E 3-autosnelweg. Hij is alleen de technische adviseur. Hij zal er nochtans op aandringen dat de door de bemoeiing van het Ministerie van Binnenlandse Zaken veroorzaakte moeilijkheden uit de weg worden geruimd.

9. Voor de verbindingen met Frankrijk is de Minister op 10 januari met zijn Franse collega in contact getreden. De Fransen wensen dat de verbinding Bergen-Valenciennes eerst wordt uitgevoerd. Anderzijds verwijst de Minister naar het antwoord dat hij tijdens de openbare zitting van 20 februari 1964 (zie Handelingen van de Senaat, p. 814) heeft verstrekt.

De kwestie betreffende de douanepost is belangrijk. Het spreekt vanzelf dat het een dwaasheid zou zijn de vrachtwagens te verplichten de E 3-autosnelweg te verlaten en een grote omweg te maken om de douanepost te passeren.

De Minister verzekert dat hij stappen zal doen opdat er een douanepost op de E 3 zou komen zowel als er een op de autosnelweg Luik-Aken komt.

**

Een commissielid wenst nadere inlichtingen over de vastleggingen voor 1964. De Minister werd door het Ministerieel Comité voor Economische Coördinatie gedwongen, de aanbestedingen van het eerste kwartaal te beperken. Vroeger heeft men de fout begaan de werken te schorsen en ze later te hervatten. Van economisch standpunt gezien is die methode noodlottig geweest.

Voor de autosnelwegen schijnt men ervan uit te gaan dat, technisch gezien, België niet meer dan 40 km per jaar kan uitvoeren. Nochtans sprak men in de programmering van 100 km per jaar. Indien aan de private sector de waarborg wordt gegeven dat men 100 km per jaar zal aanleggen en dat de kredieten niet zullen worden afgesneden, zullen die 100 km binnen afzienbare tijd zijn uitgevoerd. In dat verband betreurt hij dat er geen enkel programma wordt vastgesteld.

Voor de gewone wegen zou de Minister een inspanning moeten doen. De aannemers die zich in ons land met minder omvangrijke werken bezighouden, zullen zonder werk vallen.

ANTWOORD VAN DE MINISTER.

Voor het eerste kwartaal 1964 zal men slechts ongeveer 3 miljard vastleggen. In dat tempo kan men natuurlijk niet voortgaan.

Le freinage n'est pas grave si ce freinage se limite à un trimestre.

Il est, en effet, techniquement possible de faire 100 km si le secteur privé a l'assurance de pouvoir les réaliser, mais je n'ose pas prendre un tel engagement.

Pour les routes ordinaires, on disposera en 1964 de 1.500 millions. A ce montant s'ajoutent les 380 millions de reports sur autoroutes et routes ordinaires. Je peux les reporter et les consacrer aux routes ordinaires. A cela s'ajoutent 200 millions qui restent sur les crédits pour réparation des dommages au réseau routier causés par l'hiver 1962-1963. Le Département disposera donc en 1964 pour les routes ordinaires d'un montant dépassant deux milliards de francs. Cela me paraît acceptable.

**

Un commissaire pose les questions suivantes relatives à l'Administration des Autoroutes :

1. Quel est le statut du personnel ? Est-il possible à un agent de passer de l'administration du Fonds des Routes au Département et vice versa ?

2. L'Administration des autoroutes a son siège au même immeuble, même étage que certains entrepreneurs du secteur privé. Ce voisinage est-il souhaitable ?

3. En ce qui concerne les avenants passés avec des entrepreneurs, le Ministre a répondu que les raisons étaient impérieuses. N'estime-t-il pas que ces pratiques doivent être limitées au strict minimum ?

1. On a parlé d'un planning des travaux pour utiliser le matériel des entrepreneurs. Le Département possède-t-il un fichier du matériel existant dans les grosses et moyennes entreprises ? A la Chambre, quelqu'un a demandé si l'on ne procédait pas à des agrégations trop limitées. Le Ministre a répondu qu'il ne partage pas cette opinion, mais d'après une réponse à une question parlementaire du 5 décembre dernier, une firme dépasse le milliard et demi de travaux en cours. Une seule firme enlève beaucoup et d'autres entreprises appréhendent un chômage éventuel. Est-ce normal ?

REPONSE DU MINISTRE.

1. Le Fonds des Routes n'est pas une administration séparée. Le Fonds des Routes a été créé pour donner une certaine autonomie financière. Le Directeur général des Ponts et Chaussées est l'administrateur du Fonds des Routes. A l'intérieur de la Direction générale, il y a un service des Autoroutes. Il y faut des spécialistes. L'Inspecteur général des autoroutes a une documentation très différente de celle qui existe pour les autres routes.

2. Rue de la Loi, il y a les bureaux de certaines grosses entreprises voisinant avec l'Administration des

Die remming is niet erg indien ze tot één kwartaal wordt beperkt.

Het is immers technisch mogelijk 100 km aan te leggen, indien de private sector de waarborg heeft ze te kunnen uitvoeren, maar zulk een verbintenis durf ik niet aangaan.

Voor de gewone wegen zal men in 1964 over 1.500 miljoen beschikken. Aan dat bedrag worden de op autosnelwegen en gewone wegen overgebrachte 380 miljoen toegevoegd. Ik kan ze overbrengen en aan de gewone wegen besteden. Daarbij komen de 200 miljoen die overblijven op de kredieten voor de herstelling der schade die tijdens de winter 1962-1963 aan de wegen is toegebracht. Bijgevolg zal het Departement in 1964 voor de gewone wegen over een bedrag van meer dan 2 miljard beschikken. Dat lijkt mij aanvaardbaar.

**

Een commissielid stelt de volgende vragen over het Bestuur der Autosnelwegen :

1. Welk is het statuut van het personeel ? Kan een personeelslid van het Wegenfonds naar het Departement worden overgeplaatst en vice-versa ?

2. Het Bestuur der Autosnelwegen is in hetzelfde gebouw en op dezelfde verdieping gevestigd als sommige aannemers van de private sector. Is dat buurtschap wenselijk ?

3. Wat de met de aannemers afgesloten bijcontracten betreft, heeft de Minister geantwoord dat daartoe dwingende redenen bestonden. Meent U niet dat die praktijken tot een strikt minimum moeten worden beperkt ?

4. Men heeft gesproken van een planning der werken om het materieel van de aannemers te gebruiken. Bezit het Departement een kaartsysteem van het in de grote en middelgrote bedrijven voorhanden materieel ? In de Kamer heeft iemand gevraagd of de erkenningen niet op een al te beperkte wijze worden gedaan. De Minister heeft geantwoord dat hij die zienswijze niet deelt, maar volgens het antwoord op een parlementaire vraag van 5 december jl., heeft een firma werken in uitvoering voor een bedrag dat 1 1/2 miljard overschrijdt. Aan een enkele firma worden veel werken opgedragen, terwijl andere firma's vrezen voor eventuele werkloosheid. Is dat normaal ?

ANTWOORD VAN DE MINISTER.

1. Het Wegenfonds is geen afzonderlijk bestuur. Het Wegenfonds is opgericht om een zekere zelfstandigheid op geldelijk gebied te verlenen. De Directeur-generaal van Bruggen en Wegen is de beheerder van het Wegenfonds. Bij de Algemene Directie bestaat een dienst der Autosnelwegen. Er moeten specialisten zijn. De Inspecteur-generaal der autosnelwegen beschikt over een documentatie die zeer verschilt van die welke voor de andere wegen bestaat.

2. In de Wetstraat zijn de kantoren van sommige grote firma's in de nabijheid van het Bestuur der Auto-

Autoroutes. A l'intérieur du bâtiment, il y a séparation totale. C'est chez moi qu'on prend les décisions.

3. Il m'arrive de devoir annuler des adjudications en raison des prix que j'estime prohibitifs. Si j'estime qu'une réadjudication n'est pas de nature à me donner des résultats acceptables, je recours à des marchés de gré à gré. Ces transactions ont été bénéfiques au Trésor public pour des dizaines de millions.

4. Pour l'agrément, c'est une Commission qui décide. Le Département des Finances et d'autres départements y siègent. On vérifie la capacité financière et l'on vérifie si l'entrepreneur est en règle avec l'O.N.S.S. On vérifie également la capacité de production. Il y a révision périodique.

Quant à l'importance des chantiers je ne ferai pas d'autoroute en « tranches de saucisson ». Une entreprise a pour 700 millions de matériel. Elle est une des rares qui possède certaines machines coûtant 15 ou 20 millions de francs. Si je veux que les travaux avancent, il faut faire appel à une telle grosse entreprise.

Le Ministre déclare qu'il porte aussi grand intérêt aux petites entreprises.

**

Un commissaire demande :

1. Quand sera donné l'ordre de commencer les travaux pour le creusement du tunnel sous l'Escaut ?

2. Quand sera ouverte à la circulation la pénétration à Anvers de l'autoroute Roi Baudouin ?

REPONSE DU MINISTRE.

Ce sera vers la mi-mars que la route de pénétration à Anvers sera ouverte.

Quant au problème du tunnel, il faut savoir qu'après l'adjudication concours qui a été organisée, la S.N.C.B. a demandé certaines modifications car, à son sens, deux voies ferrées s'imposent.

Nous avons trouvé dans les deux soumissions les plus basses des éléments favorables à la solution demandée par la S.N.C.B. et complémentaires entre eux. Nous avons prié les deux plus bas soumissionnaires de s'associer momentanément et de fonder en une proposition définitive, sur base de leurs prix de soumission, un projet assorti des exigences du trafic ferroviaire.

Ces documents me seront fournis fin mars.

Six firmes seront intéressées dans ce travail : cinq firmes belges et une firme scandinave.

**

snelwegen gevestigd. In het gebouw is de afscheiding totaal. Het is bij mij dat de beslissingen worden genomen.

3. Het gebeurt dat ik aanbestedingen nietig moet verklaren omdat ik de prijzen overdreven acht. Zo ik de mening ben toegedaan, dat een nieuwe aanbesteding geen aanvaardbare resultaten zal opleveren, ga ik over tot onderhandse overeenkomsten. Die overeenkomsten hebben aan de Schatkist tientallen miljoenen bespaard.

4. Een Commissie beslist over de erkenningen. In die Commissie heeft het Departement van Financiën zitting, naast andere departementen. Men onderzoekt de draagkracht en men gaat na of de aannemer in orde is tegenover de R.M.Z. Ook onderzoekt men de produktiecapaciteit. Op geregelde tijdstippen hebben herzieningen plaats.

Wat de omvang der werken betreft, zal ik geen auto-weg bouwen in stukken en brokken. Er is een firma die voor 700 miljoen materieel bezit. Zij is een der zeldzame die over machines beschikt van 15 of 20 miljoen frank. Als ik wil dat de werken opschieten, moet een beroep worden gedaan op een grote aannemer als deze.

De Minister verklaart dat hij ook veel belang stelt in de kleine aannemingsbedrijven.

**

Een commissielid vraagt :

1. Wanneer zal het bevel gegeven worden om met het graven van de Scheldetunnel te beginnen ?

2. Wanneer zal de invalsweg van de Koning Boudewijnautoweg te Antwerpen voor het verkeer worden opengesteld ?

ANTWOORD VAN DE MINISTER.

De invalsweg te Antwerpen zal omstreeks half maart voor het verkeer worden opengesteld.

Wat het tunnelprobleem betreft, zij opgemerkt dat de N.M.B.S., na de uitschrijving van de aanbesteding met prijsvraag, enige wijzigingen heeft gevraagd omdat, naar haar mening, twee spoorwegen noodzakelijk zijn.

In de twee laagste inschrijvingen hebben wij gegevens gevonden die gunstig zijn voor de door de N.M.B.S. gevraagde oplossing en die elkaar aanvullen. Wij hebben de twee laagste inschrijvers verzocht zich tijdelijk te verenigen en een bij de behoeften van het spoorwegverkeer passend ontwerp, op basis van hun inschrijfprijzen, tot een definitief voorstel uit te werken.

Die stukken moeten mij einde maart worden verstrekt.

Bij dat werk zijn zes firma's betrokken : vijf Belgische en een Scandinavische.

**

Réseau routier de la province du Luxembourg.

Lorsque l'on compare le tracage et l'exécution du réseau routier qui est au nord de la Meuse, ce qui est une véritable toile d'araignée, avec celui qui se trouve au sud de cette Meuse et principalement notre province, on peut se rendre compte que de tout temps nous n'avons jamais reçu que les miettes du budget du Ministère des Travaux publics, qu'il y aurait lieu de revoir sa répartition tout en tenant compte de ce qui a déjà été réalisé dans les autres provinces.

La modernisation de certaines parties du réseau semble encore faite suivant les statistiques établies en 1958-61 et de n'avoir pas tenu compte d'une évolution rapide éventuelle.

Cependant des études et prévisions faites par d'autres pays avant ces dates confirmaient le problème de l'encombrement du trafic et le rôle des transports que nous vivons actuellement qui ne fera que s'accroître rapidement encore.

Comme je le disais dans mon préambule, par sa situation la Province du Luxembourg n'a pas le réseau routier adéquat pour répondre à toutes ces nécessités.

Par le démantèlement du chemin de fer, nous voyons notre réseau secondaire encombré par des autobus et gros transports, réseau devenu très dangereux et non réalisé pour ce genre de transport.

D'autre part, si nous voulons que certains industriels viennent s'implanter dans notre province — que dans certaines régions le tourisme se développe — que l'exode de nos jeunes se termine, il faut que notre réseau soit adapté rapidement à l'évolution de notre ère.

Au sujet des jeunes, il y a lieu de signaler, qu'actuellement nos écoles diplômement toutes les années, et cela ne fera que progresser, 500 techniciens y compris des ingénieurs, que la plupart de ceux-ci doivent s'expatrier par manque de travail — par contre, d'autres attachés à leur terre ne veulent pas la quitter et par conséquent deviennent des chômeurs par manque d'industrie.

Il y a là certes un grand danger.

Je voudrais savoir si pour la province du Luxembourg il existe un programme de réalisation du réseau routier ?

Pourriez-vous m'en donner la nomenclature et la ou les dates de réalisation envisagées ?

Si ce programme n'existe pas, ne croyez vous pas qu'il devrait être établi de toute urgence ?

REPONSE.

En ce qui concerne le réseau routier de l'Etat dans la province du Luxembourg, il est réparti suivant les réseaux primaires I et II et secondaire.

La détermination des réseaux résulte d'études établies sur les conclusions des recensements de la circulation et sur la prévision des trafics futurs.

Wegennet in de provincie Luxemburg.

Wanneer men de tracering en uitvoering van het wegennet ten noorden van de Maas, dat een waar spinneweb is, vergelijkt met het net ten zuiden van de Maas en inzonderheid met dat van onze provincie, moet men tot het inzicht komen dat wij te allen tijde enkel de kruimels van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken hebben ontvangen, en dat de verdeling ervan zou moeten worden herzien, rekening houdend met wat in de andere provincies reeds werd verwezenlijkt.

Sommige delen van het net schijnen nog gemoderniseerd te zijn aan de hand van statistisch materiaal uit 1958-61, zonder rekening te houden met een mogelijke snelle ontwikkeling.

Studies en prognoses die vóór genoemde periode in andere landen zijn gemaakt, brachten nochtans de bevestiging van het vraagstuk der overbelasting van het verkeer en van de rol van het verkeer, zoals wij dit thans kennen, en die nog zal stijgen.

Uit hoofde van haar ligging beschikt de provincie Luxemburg niet over het gewenste net om aan al die behoeften te voldoen, zoals ik hierboven reeds gezegd heb.

Ten gevolge van de aftakeling van het spoorwegnet wordt ons secundair wegennet belemmerd door autobussen en zware vrachtwagens en is het zeer gevaarlijk geworden omdat het niet berekend is op dergelijk vervoer.

Willen wij anderzijds dat sommige bedrijven zich in onze provincie komen vestigen, dat het toerisme in sommige streken uitbreiding neemt, dat er een einde komt aan de uittocht van onze jongeren, dan is het volstrekt noodzakelijk dat ons net spoedig aan de hedendaagse ontwikkeling wordt aangepast.

Wat de jongeren betreft, wil ik erop wijzen dat onze scholen ieder jaar 500 technici diplomeren, daaronder ook ingenieurs, en dat dit cijfer nog zal stijgen. Wegens gebrek aan werkgelegenheid zijn de meesten echter verplicht uit te wijken. Anderen daarentegen, die aan hun geboortegrond gehecht zijn, willen niet weggaan en worden werkloos wegens gebrek aan industrie.

Daarin schuilt zeker een groot gevaar.

Tot besluit wens ik te vernemen of er voor de provincie Luxemburg een wegenbouwprogramma bestaat.

Kunt U mij de lijst daarvan geven, evenals de datums voor de verwezenlijking ervan ?

Indien er geen dergelijk programma bestaat, meent U dan niet dat er dringend een zou moeten worden opgemaakt ?

ANTWOORD.

Het rijkswegennet in de provincie Luxemburg bestaat uit de primaire netten I en II en een secundair net.

De netten worden vastgesteld na een studie die gebaseerd is op de uitslagen van de verkeerstellingen en op de verkeersprognoses.

Quant au programme des travaux, il est établi selon la politique actuelle qui consiste essentiellement à aménager les axes prioritaires.

Le programme 1964 réserve un montant de 94 millions sur 104 pour la route 4 dans la province du Luxembourg (Marche-Tenneville - Contournement d'Arlon) et 200 millions dans la province de Namur qui permettront d'achever la normalisation entre Namur et Marche.

III. Voies d'eau.

Un Commissaire demande un état de situation du plan incliné de Ronquières et de la tranchée de la Fléchère.

Vaincra-t-on les difficultés provoquées par la consistance du sol ?

Les problèmes des ponts à Tournai ont-ils une solution ?

Que vont devenir les ouvrages d'art et la ville ? Ne peut-on détourner le trafic vers l'Est derrière la gare ? Ne doit-on pas prévoir à cet endroit un gabarit de 2.000 tonnes ? Ne peut-on rattraper l'Escaut en dehors de la ville ?

En vue d'intensifier la pratique du poussage, on parle de plus en plus de voies navigables au gabarit de 2.000 tonnes. Dès lors n'y a-t-il pas lieu de revoir les chantiers en cours et à venir du plan des 1.350 tonnes ?

Pour les Français du Nord, le problème de l'eau est aussi une grande préoccupation. Que se passerait-il si en raison de prélèvements le débit de l'Escaut se trouvait diminué alors qu'il oscille maintenant entre 12 m³/sec. et 40 m³/sec.

A peu de distance de là, la Lys connaît, elle, de très grandes fluctuations de débit, celui-ci variant de 7 m³/sec. à 230 m³/sec. Logiquement, il semble qu'à l'aide d'un gabarit suffisant au Canal de Courtrai à Bossuit, on pourrait d'un seul coup prendre en réserve les excédents de la Lys en alimentant ce canal et en suppléant à un débit de l'Escaut devenu insuffisant. A ce système devrait se raccrocher le nouveau canal demandé Comines-Ypres. Ce problème devrait être étudié le plus vite possible car en menant des études coordonnées et rationnelles, on s'apercevrait vite que les terres provenant du creusement du canal seraient les bienvenues aux divers endroits où des remblais s'imposent pour la construction de la route E3.

Comment va-t-on alimenter en eau les ports de Gand, Zeebrugge et Anvers ? Une partie des 500.000.000 m³ qui se perdent actuellement doit être récupérée. Comment pourra-t-on alimenter en eau douce propre de bonne qualité le canal Escaut-Rhin ? D'autre part, il est étonnant de constater que le projet de canal Anvers-Volkerak figure au projet d'urbanisme et d'aménage-

Wat het programma van de werken betreft, dit wordt opgemaakt in overeenstemming met de thans gevolgde politiek, die hoofdzakelijk gericht is op de verbetering van de grote voorrangswegen.

Op het programma voor 1964 zijn 94 van de 104 miljoen bestemd voor de rijksweg n° 4 in de provincie Luxemburg (Marche-Tenneville — rondweg om Aarlen) en 200 miljoen in de provincie Namen, voor de voltooiing van de verbeteringswerken tussen Namen en Marche.

III. Waterwegen.

Een commissielid vraagt een verantwoordingsstaat over het hellend vlak van Ronquières en de uitgraving van Fléchère.

Zullen de moeilijkheden veroorzaakt door de aard van de grond worden te boven gekomen ?

Bestaat er een oplossing voor de problemen der bruggen te Doornik ?

Wat zal er van de kunstwerken en van de stad geworden ? Kan het verkeer naar het oosten toe niet worden omgeleid achter het station ? Dient niet aldaar de mogelijkheid worden geschapen om schepen van 2.000 ton door te laten ? Kan men op de Schelde niet aansluiten buiten de stad ?

Met het oog op het intensiveren van de duwvaart, wordt hoe langer hoe meer gesproken over waterwegen voor schepen van 2.000 T. Dienen bijgevolg de werken in uitvoering en die waarmee zal worden aangevangen volgens het plan van de 1.350 T niet te worden herzien ?

Voor de inwoners van Noord-Frankrijk is het probleem van het water insgelijks een grote zorg. Wat zou er gebeuren indien het debiet van de Schelde, dat thans schommelt tussen 12 m³/sec. en 40 m³/sec., verminderde ingevolge waterafnemingen ?

Op korte afstand van daar kenmerkt de Leie zich door de aanzienlijke schommelingen van haar debiet, dat varieert van 7 m³/sec. tot 230 m³/sec. Logischerwijze gezien zou men, met een toereikend profiel voor het kanaal van Kortrijk naar Bossuit, ineenkeerde overtollige wateren van de Leie in reserve kunnen nemen door dit kanaal ermee te voeden en door het ontoereikend geworden debiet van de Schelde ermee aan te vullen. Met dit systeem zou het nieuw aangevraagde kanaal Komen-Ieper dienen te worden verbonden. De studie van dit probleem zou zo spoedig mogelijk dienen te worden aangevat, want, indien men overging tot gecoördineerde en rationele studies, zou men spoedig kunnen merken, dat de gronden voortkomende van het graven van het kanaal zeer nuttig zouden zijn op de verschillende plaatsen waar aanvullingen onmisbaar zijn voor de bouw van de E 3-weg.

Hoe zal water worden toegevoerd naar de havens van Gent, Zeebrugge en Antwerpen ? Een deel van de 500.000.000 m³ die thans verloren gaan, moet worden teruggewonnen. Hoe zal men het Schelde-Rijnkanaal kunnen voeden met zuiver zoet water van goede kwaliteit ? Aan de andere kant constateert men met verwondering dat het ontwerp van het kanaal Antwerpen-

ment du territoire que la Hollande a établi en 1955 pour la partie occidentale de la Province du Brabant du Nord. Le Commissaire craint que la Belgique paie ce projet d'aménagement à 92 pour-cent. Quel sera le montant total du prix de revient du canal Anvers-Volkerak ? 3 ou 5 ou 6 milliards ? D'autre part, les intérêts du port de Gand ne sont pas suffisamment protégés. Les écluses du canal de Hausweert ne conviennent pas au trafic moderne.

Le Commissaire estime que le Département donne des renseignements tendancieux, dans les publications émanant du Département. Il compare les renseignements donnés par l'administration à l'étude publiée par M. Verschave dans le Bulletin Technique U.I.Lv. tome 91, n° 2 et intitulée « De uitbreidings- en verbeteringswerken in de haven te Zeebrugge ». Dans cette étude, M. Verschave déclare entre autres que ce serait une erreur d'être trop optimiste et de faire des promesses téméraires afin d'attirer des bateaux de 80 - 100.000 tonnes à Zeebrugge. D'autre part, le Commissaire renvoie à la figure n° 5 de l'étude « L'expansion des ports maritimes belges » rédigée par M. Willems. Cette figure démontre que des bateaux dépassant 40 à 50.000 tonnes ne peuvent se rendre à Anvers.

L'intervenant voudrait obtenir des renseignements complémentaires concernant le dragage et il renvoie à des accusations publiées dans une revue anversoise de juin 1962.

Il regrette que de hauts fonctionnaires du Département siègent au Conseil d'administration du port de Zeebrugge.

REPONSE DU MINISTRE.

1. Accès à Anvers et à Zeebrugge.

En premier lieu, je dois rappeler que pour juger la navigabilité d'une voie d'eau, il ne faut pas seulement prendre en considération le tonnage du bateau, mais aussi ses dimensions, étant donné que, pour un même tonnage, les bateaux présentent différentes dimensions dont le tirant d'eau est principalement déterminant.

Dès maintenant on peut affirmer qu'après l'exécution d'une première phase des travaux de calibrage nécessaires entre Valkenisse et Zandvliet et la construction de l'écluse de Zandvliet, l'Escaut maritime présentera un accès facile aux pétroliers d'un tirant d'eau pouvant aller jusqu'à 12 pieds, c.à.d. compte tenu des dimensions actuelles des pétroliers existants ou en chantier, cela représente des bateaux de 62.000 à 65.000 tonnes.

Aussi longtemps que les essais de laboratoire sur le grand modèle de l'Escaut n'auront pas abouti aux résultats définitifs, il n'est momentanément pas possible de prédire avec certitude ce que les travaux d'aménagement ultérieurs apporteront comme possibilités dans le domaine de la navigabilité.

Volkerak voorkomt op het ontwerp voor stedenbouwkundige aanleg en geschiktmaking van het grondgebied dat door Nederland in 1955 werd klaargemaakt voor het westelijk deel van de provincie Noord-Brabant. Het commissielid vreest dat België dit ontwerp van aanpassing a rato van 92 % zou betalen. Wat zal het totaal bedrag zijn van de kostprijs van het kanaal Antwerpen-Volkerak ? 3 of 5 of 6 miljard ? Daarnaast worden de belangen van de haven van Gent onvoldoende behartigd. De sluizen van het kanaal van Hansweert passen niet voor het moderne verkeer.

Het commissielid is de mening toegedaan dat het Departement eenzijdige informatie in zijn publikaties verstrekt. Hij vergelijkt de inlichtingen bezorgd door de administratie met de studie uitgegeven door de heer Verschave in het Technisch Bulletin U.I.Lv., boekdeel 91, n° 2, onder de titel « De uitbreidings- en verbeteringswerken in de haven te Zeebrugge ». In deze studie verklaart de heer Verschave o.m. : « Het zou een vergissing zijn de verwachtingen te hoog te stellen en roekeloos beloften voor te spiegelen om schepen tot 80 - 100.000 T naar Zeebrugge te lokken ». Bovendien verwijst de spreker naar de figuur n° 5 bij de studie « L'expansion des ports maritimes belges » van de heer Willems. Deze figuur levert het bewijs dat schepen boven 40 à 50.000 ton niet naar Antwerpen kunnen varen.

De spreker zou nadere inlichtingen willen bekomen betreffende het baggeren en hij verwijst naar openbare aanklachten gepubliceerd in een Antwerps tijdschrift van juni 1962.

Hij spreekt er zijn leedwezen over uit, dat hogere ambtenaren van het departement zitting hebben in de Beheerraad van de haven van Zeebrugge.

ANTWOORD VAN DE MINISTER.

1. Toegang tot Antwerpen en Zeebrugge.

Allereerst moet ik eraan herinneren dat, om de bevaarbaarheid van een waterweg te beoordelen, men niet alleen de tonnemaat van het schip, doch ook de afmetingen ervan in aanmerking moet nemen, aangezien de schepen, voor een zelfde tonnemaat, verschillende afmetingen hebben waarbij vooral de diepgang beslissend is.

Nu reeds kan met zekerheid worden gezegd dat, na de uitvoering van een eerste fase van de nodige bevaarmakingswerken tussen Valkenisse en Zandvliet en de bouw van de sluis te Zandvliet, de Zeeschelde gemakkelijk toegankelijk zal zijn voor petroleumschepen met een diepgang tot 42 voet, hetgeen, rekening houdend met de huidige afmetingen van de bestaande of in aanbouw zijnde tankers, gelijk staat met schepen van 62.000 à 65.000 ton.

Aangezien de laboratoriumproeven op het grote Scheldemodel nog tot geen definitieve resultaten geleid hebben, kan niet met zekerheid worden voorspeld welke mogelijkheden de latere geschiktmakingswerken op het gebied van de bevaarbaarheid zullen opleveren.

Pour le port de Zeebrugge, on peut souligner que les plans existants et mis progressivement en exécution prévoient l'aménagement du port pour des bateaux de 10 à 42 pieds de tirant d'eau.

Au demeurant, il est à remarquer que, quelles que soient les études qui puissent être publiées au sujet de ce problème, je fais entière confiance aux essais en laboratoire ainsi qu'aux études mathématiques faites à ce sujet par l'Administration des Voies Hydrauliques.

Les conclusions déjà formulées par l'Administration précitée — quoique incomplètes, mais fondées scientifiquement — justifient un optimisme suffisant pour poursuivre sans relâche la tâche entreprise.

2. Ronquières.

L'existence du rocher à des profondeurs n'excédant pas 10 mètres avait permis d'envisager, pour tous les ouvrages situés à l'amont du plan incliné, soit une fondation directe, soit une fondation sur de gros pieux assez courts, prenant appui sur la face supérieure du rocher.

Les solutions projetées étaient tout à fait classiques.

Dès le début de l'exécution des travaux, des poches de terrain médiocre, non mises en évidence lors des essais de reconnaissance exécutés par l'Administration et par les entrepreneurs préalablement à l'adjudication, furent découvertes. On put alors se rendre compte que, sous les couches de rocher sain, existaient des terrains de qualités inférieures; le problème des fondations doit être reconsidéré.

La solution retenue consista dans l'extrapolation de celle primitivement envisagée : fonder sur des puits de grand diamètre, descendus suffisamment bas jusqu'à trouver une assise valable (puits d'une longueur moyenne de 20 mètres).

Les difficultés de fondation rencontrées sont normales et, compte tenu de l'échelle, comparables à celles qu'on retrouve sur tout autre chantier.

La dépense résultant des modifications apportées aux fondations est de 150 millions, soit 15 % du montant total des travaux de génie civil.

**

En ce qui concerne les prévisions des dépenses, il est bien malaisé de les supputer pour un chantier d'une telle envergure. On peut cependant dire que les suppléments de dépenses sur un quelconque chantier proviennent ordinairement des difficultés rencontrées à l'occasion de l'exécution des fondations. Le chantier de Ronquières n'échappe pas à cette règle; il est donc vraisemblable que les dépenses imprévues seront assez limitées.

**

Le plan incliné s'inscrit dans le cadre général de la mise en gabarit de 1.350 tonnes des voies d'eau reprises dans la loi du 9 mars 1957, amendée par celle du 23 juillet 1959.

Voor de haven van Zeebrugge kan wel de nadruk gelegd worden op het feit dat de bestaande en geleidelijk uitgevoerde plans de inrichting van de haven voorzien voor schepen met een diepgang van 40 à 42 voet.

Overigens zij opgemerkt dat, welke ook de studies zijn die met betrekking tot dit probleem gepubliceerd kunnen worden, ik mijn volledig vertrouwen stel in de laboratoriumproeven alsmede in de wiskundige studies verricht door het Bestuur der Waterwegen.

De door voormeld Bestuur reeds geformuleerde conclusiën, die wel onvolledig maar toch wetenschappelijk verantwoord zijn, leveren grond op voor een voldoende optimisme om de ondernomen taak onverpoosd voort te zetten.

2. Ronquières.

Aangezien de rots voorkwam op diepten van ten hoogste 10 meter was het mogelijk voor al de stroomopwaarts van het hellend vlak gelegen werken hetzij een rechtstreekse fundering, hetzij een fundering op dikke en tamelijk korte palen die op de bovenkant van de rots zouden steunen, in overweging te nemen.

De ontworpen oplossingen waren volkomen klassiek.

Van bij de aanvang der werken werden slappe gronden ontdekt waarop niet werd gewezen bij de vóór de aanbesteding door het Bestuur en de aannemers verrichte proeven van grondonderzoek. Men kon zich toen rekenschap geven dat er onder de lagen gave rots minderwaardige terreinlagen voorkwamen; het probleem van de funderingen moest herzien worden.

De aangenomen oplossing bestond in een extrapolatie van het oorspronkelijk voorgenomen plan : funderen op putten met een grote diameter tot op een voldoende grote diepte en tot een deugdelijk draagvlak wordt gevonden (putten met een gemiddelde lengte van 20 meter).

De funderingsmoeilijkheden waarop gestuit werd zijn normaal en, ten aanzien van de schaal, vergelijkbaar met die welke men op elke andere werf ondervindt.

De uitgave voortvloeiende uit de veranderingen in de funderingen beloopt 150 miljoen, d.i. 15 % van het totaal bedrag van de werken van burgerlijke bouwkunde.

**

Wat de ramingen inzake uitgaven betreft, deze kunnen moeilijk berekend worden voor een zo grote werf. Men kan evenwel zeggen dat de bijkomende uitgaven op om het even welke werf doorgaans te wijten zijn aan de moeilijkheden ondervonden bij de uitvoering van de funderingen. De werken te Ronquières maken hierop geen uitzondering en naar alle waarschijnlijkheid zullen de nieuwe onvoorziene uitgaven tamelijk beperkt zijn.

**

Het hellend vlak past in het algemeen kader van het op profiel van 1.350 ton brengen van de in de wet van 9 maart 1957, gewijzigd bij die van 23 juli 1959, vermelde waterwegen.

Ce gabarit, retenu dès 1947 par notre pays pour la modernisation et l'homogénéisation de son réseau de voies navigables, a été également adopté par le Comité Européen des Ministres des Transports (C.E.M.T.) pour les grands axes européens.

Du point de vue économique, ce gabarit a fait l'objet de nombreuses études et rien ne justifierait son augmentation.

**

Les travaux entre Godarville et Seneffe sont terminés depuis plusieurs années.

Immédiatement en amont de Godarville restent à exécuter les travaux d'aménagement de la tranchée de La Fléchère; à l'heure actuelle on aurait trouvé une solution; dans un à deux mois le Ministre fournira des renseignements complémentaires à ce sujet.

3. Dragages dans l'Escaut.

La déclaration de M. van Limberg, en juin 1962, comme d'ailleurs toutes les déclarations semblables, est partiellement exacte et partiellement inexacte. C'est une présentation trop simple d'un problème très compliqué qu'est celui du déplacement de sable dans une rivière, restée à l'état naturel et sujette aux variations de la marée, où l'homme est intervenu pour adapter le chenal de flux à la navigation, lequel exige plus de profondeur étant donné l'augmentation du tonnage.

Un exposé complètement détaillé de ce problème complexe sort du cadre des discussions du budget, mais la plupart des membres ont eu l'occasion de se rendre compte des études entreprises à ce sujet lors de leur visite au Laboratoire Hydraulique d'Anvers au cours de laquelle un exposé complet leur a été présenté.

Les sédiments sont dragués sur les seuils et versés à des emplacements d'où, les essais l'ont démontré, une faible partie seulement revient se déposer sur les seuils, après une longue durée. Plus la quantité à draguer sera grande, ce qui est fonction de l'augmentation du tirant d'eau des navires, plus rapidement sera atteint le point de saturation des emplacements de déversement des matières. Le rendement des dragages en sera diminué, à moins que la matière à draguer soit éjectée hors du lit de la rivière, ce qui augmente le prix unitaire dans une large proportion.

1. Port de Zeebrugge.

Ce n'est pas le Ministre actuel qui a désigné deux de ses fonctionnaires comme administrateurs du port de Zeebrugge, mais il ne reproche rien à ses prédécesseurs. Il croit au contraire que l'Etat doit être présent là où il y a intervention de sa part.

5. Canal Ypres-Comines.

Différents tracés ont été étudiés, un choix provisoire a été fait.

Dit profiel, dat van 1947 af door ons land was aangenomen voor de modernisering en het homogeen maken van het net der waterwegen, werd eveneens goedgekeurd door de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (E.C.M.V.) voor de grote Europese aslijnen.

Van economisch standpunt uit gezien werden talrijke studies aan dit profiel gewijd en niets zou de verhoging ervan rechtvaardigen.

**

De werken tussen Godarville en Seneffe zijn sedert verscheidene jaren voltooid.

Stroomopwaarts, onmiddellijk na Godarville, blijven nog de geschiktmakingswerken uit te voeren aan de geul van La Fléchère; men zou thans een oplossing gevonden hebben; over een à twee maanden zal de Minister dienaangaande aanvullende inlichtingen kunnen verstrekken.

3. Baggerwerken op de Schelde.

De verklaring die de heer Van Limberg in juni 1962 heeft afgelegd is, zoals trouwens alle soortgelijke verklaringen, gedeeltelijk juist en gedeeltelijk onjuist. Het is een al te eenvoudige voorstelling van een zeer ingewikkeld probleem, n.l. dat van de zandverplaatsing in een rivier, die haar natuurlijke staat heeft behouden en blootgesteld is aan de getijden, waar de mens is opgetreden om de vaargeul aan te passen aan de scheepvaart die een grotere diepte vergt als gevolg van de verhoging van de tonnemaat.

Een volledige en uitvoerige uiteenzetting van dit ingewikkeld probleem past niet in het kader van de bespreking van de begroting, doch de meeste leden werden in de gelegenheid gesteld zich rekenschap te geven van de dienaangaande ondernomen studies bij hun bezoek aan het Waterbouwkundig Laboratorium te Antwerpen, tijdens hetwelk hun een volledige uiteenzetting werd verstrekt.

Het bezinksel wordt uitgebaggerd en gestort op plaatsen van waaruit, de proeven hebben het bewezen, slechts een onaanzienlijk gedeelte na lange tijd weer in de ondiepe wateren terechtkomt. Hoe groter de uit te baggeren hoeveelheid wordt, en dit staat in verhouding tot de toeneming van de diepgang der schepen, hoe sneller de beschikbare plaatsen volgestort zijn. Het rendement van de baggerwerken zal er door verminderen tenzij de uit te baggeren specie buiten de rivierbedding wordt gestort, hetgeen de eenheidsprijs in ruime mate doet toenemen.

4. Haven van Zeebrugge.

Het is niet de huidige Minister die twee van zijn ambtenaren heeft aangewezen als beheerders van de haven van Zeebrugge, doch hij richt geen verwijt tot zijn voorgangers. Hij is integendeel de mening toegedaan dat de Staat aanwezig moet zijn waar hij financieel bijdraagt.

5. Kanaal Ieper-Komen.

Verschillende tracés werden bestudeerd. Er werd een voorlopige keuze gedaan.

Le tracé choisi fait l'objet d'un examen détaillé surtout au point de vue géotechnique, avant d'être admis définitivement.

La question du remploi des terres provenant du creusement du canal Ypres-Comines pour la construction de l'autoroute E 3 devrait être étudiée par l'Intercommunale et plus particulièrement par le bureau d'études désigné par celle-ci pour la section la plus proche.

Quoi qu'il en soit et pour autant que les mouvements de terres nécessitent l'apport de terres, les distances de transport semblent quelque peu trop grandes pour justifier économiquement l'opération envisagée. Il serait par contre plus logique que ces terres, pour autant qu'elles soient de qualité convenable et que leur remploi soit nécessaire, soient affectées à l'autoroute Courtrai-Ypres beaucoup plus proche du canal projeté que E 3.

L'étude de cette dernière autoroute n'a toutefois pas encore été envisagée dans un avenir proche.

6. Haut-Escaut à Tournai.

Personne ne m'en voudra si je me réfère ici à la réponse que je fis il y a quelque temps à la question analogue d'un membre de la Chambre des Représentants.

L'extrait cité ci-après de la réponse publiée au Bulletin des Questions et Réponses (29 octobre 1963) traite d'une façon plus détaillée la première partie de la question :

La reconstruction de la traverse de l'Escaut à Tournai a été entamée à une époque où il n'était pas encore question d'une mise au gabarit pour bateaux de 1.350 tonnes, mais bien pour une mise au gabarit pour bateaux de 600 tonnes.

Les normes actuelles pour bateaux de 1.350 tonnes ont été fixées en premier lieu en 1954 et la loi des 1.350 tonnes ainsi appelée date du 9 mars 1957.

Or, la construction du mur de quai appartenant au pont dit « Pont à Ponts », a été entreprise le 7 avril 1942. L'adjudication du pont proprement dit eut lieu en 1946.

Les ponts restants à Tournai ont été adjugés comme suit :

- le pont A. Devallée, le 1^{er} juin 1948;
- le pont Notre-Dame, le 3 décembre 1954;
- le pont de Fer, le 31 août 1951;
- le pont Delwart, le 3 juin 1949.

Il n'est pas étonnant que la traverse de Tournai n'est pas complètement en concordance avec les normes déterminées en 1954 par la C.E.M.T.

Il aurait été impossible en outre de satisfaire à ces normes sans devoir exproprier la plupart des maisons longeant les quais dont certaines datent de l'époque de Louis XIV.

Tenant compte de cette situation historique, les possibilités actuelles de navigation dans la traverse de l'Escaut à Tournai peuvent être esquissées comme suit :

Het gekozen tracé wordt grondig onderzocht, vooral uit een geotechnisch standpunt, alvorens definitief goedgekeurd te worden.

De kwestie van het wedergebruik van de grond afkomstig van de graafwerken aan het kanaal Ieper-Komen voor de bouw van de E 3-autoweg zou moeten bestudeerd worden door de Intercommunale en meer in het bijzonder door het studiebureau dat ervoor werd aangewezen voor de dichtstbijge sectie.

Hoe het ook zij en voor zover het verzet van grond de aanvoer van grond noodzakelijk maakt, schijnen de vervoerafstanden enigszins te groot om de overwogen verrichting economisch te kunnen verantwoorden. Het zou daarentegen logischer zijn die gronden, voor zover zij van goede kwaliteit zijn en het wedergebruik ervan noodzakelijk is, aan te wenden voor de autoweg Kortrijk-Ieper, die veel dichter bij het ontworpen kanaal dan bij de E 3 gelegen is.

De studie van deze laatste autoweg werd evenwel nog niet voor een nabije toekomst overwogen.

6. Bovenschelde te Doornik.

Niemand zal het mij ten kwade duiden, als ik hier verwijs naar het antwoord dat ik vóór enige tijd heb verstrekt op een gelijkaardige vraag van een volksvertegenwoordiger.

Het hierna geciteerde uittreksel uit dit antwoord dat in het Bulletin van vragen en antwoorden (29 oktober 1963) is verschenen, handelt meer uitvoerig over het eerste gedeelte van de vraag :

Het herbouwen van de traverse van de Schelde in Doornik werd aangevat in een tijdstip toen er nog geen sprake was van een bevaarbaarmaking voor schepen van 1.350 ton maar wel van een bevaarbaarmaking voor 600 ton-schepen.

De huidige normen voor 1.350 ton-schepen werden eerst in 1954 vastgesteld en de zogenaamde wet op de 1.350 ton dateert eerst van 9 maart 1957.

Welnu, met het bouwen van de kaaimuren aan de brug « Pont à Ponts » werd op 7 april 1942 begonnen. De aanbesteding van de brug zelf had plaats in 1946.

De overige bruggen te Doornik werden als volgt aanbesteed :

- de « pont A. Devallée » op 1 juni 1948;
- de « pont Notre-Dame » op 3 december 1954;
- de « pont de Fer » op 31 augustus 1951;
- de « pont Delwart » op 3 juni 1949.

Het is dus niet te verwonderen dat de traverse in Doornik niet volledig in overeenstemming is met de in 1954 door de E.C.M.V. vastgestelde normen.

Het ware overigens onmogelijk geweest aan deze normen te voldoen zonder het merendeel van de langs de kaaien staande huizen, waaronder sommige dateren van de tijd van Lodewijk XIV, te onteigenen.

Ten aanzien van deze historische toestand kunnen de huidige scheepvaartmogelijkheden op de traverse van de Schelde te Doornik als volgt worden geschetst :

Il y a trois ponts, le « Pont à Ponts », le « Pont des Trous » et le pont-rails « Pont des Roulages » où le passage de bateaux de 1.350 tonnes sera possible, mais sans pouvoir se croiser.

Si même ce passage en sens unique s'avérerait trop difficile il sera nécessaire d'adapter ou de reconstruire les ouvrages d'art précités.

La ligne d'aménagement des murs en construction dans le quartier « Saint-Jean » de même que les murs attenants au « Pont Notre-Dame », construits en 1955, tiennent d'ailleurs compte de la reconstruction éventuelle du moins partielle du « Pont à Ponts ».

En outre, des règles devront être fixées sur la navigation et l'amarrage de bateaux à l'intérieur de la ville.

La navigation de bateaux de 1.350 tonnes se fera librement en dehors de la ville.

On ne pourra penser à l'adaptation ou à la reconstruction de certains ouvrages d'art à Tournai que lorsque le programme actuel pour la modernisation de l'Escaut sera entamé sur grande échelle en vue d'améliorer le passage de bateaux de 1.350 tonnes. Il est à remarquer que dans le premier programme pour l'expansion économique il est déterminé que l'amélioration de l'Escaut sera continuée après 1965.

Puis-je y ajouter, en réponse à la deuxième partie de la question, bien que cela n'ait pas encore été examiné à fond — l'étude en question étant en cours — qu'une adaptation du tracé existant en travers de la ville sera meilleur marché que la construction d'un détournement autour de la ville ?

Il ne peut rien être prédit avec certitude au sujet du tonnage des bateaux qui seront employés dans l'avenir pour la navigation intérieure. Pour le moment il semble indiqué et d'ailleurs plus réaliste de s'en tenir aux normes fixées à l'échelle européenne pour ce qui concerne le tonnage maximum acceptable.

**

Canal Mons-Condé.

Un commissaire désire savoir ce qu'il advient des propositions à ce sujet ?

Le canal est fermé à la navigation. Le supprime-t-on ?

Il est urgent de connaître la solution qui sera définitivement adoptée.

REPONSE DU MINISTRE.

En 1963, le Département des Travaux publics envisageait le comblement du canal Mons-Condé, entre Mons et Saint-Ghislain, et l'exécution de travaux d'aménagement entre Saint-Ghislain et Pommerœul.

Suite à ma décision de désaffecter ce canal jusqu'à l'embranchement à Pommerœul du canal Pommerœul-Antoing, aucune suite ne fut donnée au projet de modernisation de ce canal entre Saint-Ghislain et Her-

Er zijn drie bruggen : de « Pont à Ponts », de « Pont des Trous » en de spoorbrug « Pont des Roulages », waar de doorvaart van schepen van 1.350 ton mogelijk zal zijn, doch zonder kruising.

Zo zelfs deze doorvaart in enkele richting te moeilijk mocht blijken, zal het nodig zijn bedoelde kunstwerken aan te passen of te herbouwen.

De rooilijn van de thans in aanbouw zijnde muren in de wijk « Saint-Jean » evenals van de in 1955 aan de « Pont Notre-Dame » gebouwde muren houdt overigens reeds rekening met de eventuele, althans gedeeltelijke herbouw van de « Pont à Ponts ».

Bovendien zullen regelen moeten worden gesteld op het varen en het meren van de schepen binnen de stad.

Buiten de stad zal de vaart van de 1.350 ton-schepen ongehinderd kunnen geschieden.

Aan het aanpassen of herbouwen van sommige kunstwerken te Doornik kan pas gedacht worden wanneer het huidig programma voor de modernisering van de Schelde op grote schaal zal aangevat zijn met het doel de doorvaart van schepen van 1.350 ton te verbeteren. Opgemerkt zij dat in het eerste programma voor economische expansie bepaald is dat de verbetering van de Schelde na 1965 zal worden voortgezet.

Mag ik, in antwoord op het tweede gedeelte van de vraag, nog vermelden dat, hoewel zulks nog niet grondig werd onderzocht — de bedoelde studie is aan de gang — een aanpassing van het bestaande tracé door de stad goedkoper zal zijn dan de bouw van een omleiding rond de stad ?

Niets kan met zekerheid voorspeld worden nopens de tonnemaat van de schepen die in de toekomst voor de binnenvaart zullen gebruikt worden. Voor het ogenblik schijnt het aangewezen en trouwens meer realistisch zich te houden aan de normen die op Europese schaal voor de maximum toelaatbare tonnemaat zijn vastgesteld.

**

Kanaal Bergen-Condé.

Een commissaris verlangt te weten wat er wordt van de vorige voorstellen dienaangaande.

Het kanaal is voor de scheepvaart gesloten. Schaft men het af ?

De definitieve oplossing die zal worden aangenomen dient dringend te worden bekendgemaakt.

ANTWOORD VAN DE MINISTER.

In 1963 was het Departement van Openbare Werken voornemens het kanaal Bergen-Condé te laten dempen tussen Bergen en Saint-Ghislain en geschiktmakingswerken te laten uitvoeren tussen Saint-Ghislain en Pommerœul.

Ingevolge mijn beslissing dit kanaal buiten dienst te stellen tot bij de aftakking te Pommerœul van het kanaal Pommerœul-Antoing werd geen enkel gevolg gegeven aan het ontwerp tot modernisering van dit

bières, première section, travaux évalués à 156 millions.

Pour 1964, sont envisagés :

— la dérivation de la rivière La Haine entre l'écluse n° 6 à Mons et l'écluse n° 1 de Pont-Canal, travaux évalués à 30 millions;

— les travaux d'exhaussement de la rive gauche de La Haine à Quaregnon en vue d'éviter l'inondation de la commune précitée; évaluation : 7 millions.

— une vidange partielle du canal Mons-Condé de manière à diminuer les risques d'inondation dans toute la région.

Ultérieurement, le canal sera remblayé entre Mons et Thulin : il servira à l'établissement de l'autoroute du Borinage qui se raccordera à Casteau à l'autoroute de Wallonie et, à Angres, à l'autoroute de Paris. Simultanément sera réalisé un nouveau lit de La Haine, parallèlement au canal actuel, calibré de manière à permettre l'écoulement des eaux de crues maxima.

IV. Le problème de l'eau en Belgique.

A. Résumé de la communication présentée le 5 mars 1964 devant la Commission des Travaux publics du Sénat par M. E. Valcke, Directeur général des Voies hydrauliques.

Introduction.

A l'heure actuelle déjà, en période de sécheresse, l'eau pose des problèmes à tous ceux qui l'utilisent. Les causes des difficultés sont connues; des remèdes raisonnables sont préconisés; ils sont malheureusement coûteux; leur réalisation est de longue haleine. On y a déjà pensé et il faut continuer à le faire sans désespérer.

Plusieurs ministères et établissements publics interviennent à des titres divers dans ce qu'on pourrait appeler l'exploitation de l'eau. Ces interventions variées aboutissent forcément à la dispersion des activités, des compétences et des responsabilités.

Les ressources naturelles en eau.

Les précipitations atmosphériques constituent la seule ressource en eau valable en Belgique.

Dans l'état actuel de la technique, l'utilisation de l'eau de la mer, après traitement approprié, ne peut encore être envisagée.

L'eau doit être recherchée, d'une part dans les réserves superficielles (cours d'eau, barrages-réservoirs et nappes peu profondes), d'autre part dans les nappes souterraines profondes.

Les eaux superficielles proviennent de trois bassins hydrographiques dont dépend la presque totalité du territoire belge : la Meuse, l'Escaut et l'Yser.

kanaal tussen Saint-Ghislain en Herbières, 1^{ste} sectie, welke werken geraamd zijn op 156 miljoen.

Voor 1964 worden in overweging genomen :

— de afleiding van de Hene-rivier tussen sluis n° 6 te Bergen en sluis n° 1 te Pont-Canal; raming : 30 miljoen;

— de verhogingswerken aan de linkeroever van de Hene te Quaregnon ten einde de overstroming te vermijden van de gezegde gemeente; raming : 7 miljoen;

— een gedeeltelijke leegmaking van het kanaal Bergen-Condé om het overstromingsrisico in heel de streek te doen afnemen.

Later zal het kanaal gedempt worden tussen Bergen en Thulin : het zal dienen voor de aanleg van de autosnelweg van de Borinage die te Casteau aansluiting zal geven met de autosnelweg van Wallonië en, te Angres, met de autosnelweg naar Parijs. Tegelijkertijd zal een nieuwe bedding voor de Hene worden aangelegd, gelijklopend met het huidige kanaal, en derwijze gec calibreerd, dat de afloop van het water zal mogelijk zijn zelfs wanneer het tot een maximum wast.

IV. Het probleem van het water in België.

A. Samenvatting van de mededeling gedaan op 5 maart 1964 voor de Commissie voor de Openbare Werken door de heer E. Valcke, Directeur-generaal van de Waterwegen.

Inleiding.

Heden ten dage reeds stelt het water, in perioden van droogte, problemen voor al de gebruikers ervan. De oorzaken van de moeilijkheden zijn bekend; redelijke hulpmiddelen worden voorgesteld; ongelukkig zijn ze duur; ze in toepassing brengen zou een zaak van lange duur zijn. Men heeft er reeds aan gedacht en men moet dit onverminderd blijven doen.

Verscheidene ministeries en openbare instellingen zijn om diverse redenen betrokken bij wat men zou kunnen noemen de waterexploitatie. Die verschillende tussenkomsten leiden onvermijdelijk tot de verstrooiing van de activiteiten, van de bevoegdheden en van de verantwoordelijkheden.

De natuurlijke watervoorraden.

De atmosferische neerslag vormt de enige geldige wateraanvoer in België.

Volgens de huidige stand van de techniek kan het gebruik van het zeewater, na aangepaste behandeling, nog niet in overweging worden genomen.

Het water moet worden opgezocht, ten dele in de oppervlaktereserves (rivieren, stuwdammenreservoirs en ondiepe watervlakken), ten dele in de diepe ondergrondse watervlakken.

De wateren komen van drie hydrografische bekkens waarvan bijna heel het Belgische grondgebied afhangt : de Maas, de Schelde en de IJzer.

Les grandes nappes souterraines sont exploitées au maximum : nappes de Campine, de Hesbaye, du Tournaisis, de l'Entre-Sambre-et-Meuse, du Condroz.

Besoins en eau à l'heure actuelle et dans le futur. Moyens mis en œuvre pour les satisfaire.

A. Eau à usage domestique.

La distribution de l'eau en Belgique est assurée par diverses sociétés à caractère national, intercommunal ou purement communal.

Actuellement, la consommation moyenne journalière par habitant est de 100 litres. Pour leurs prévisions, les sociétés distributrices admettent que d'ici 20 ans, la consommation sera passée à 120 litres. Ce chiffre est très bas, si on le compare à la consommation actuelle des grandes villes du pays (120 litres à Bruxelles; 143 litres à Anvers; 200 litres à Liège, y compris la consommation dite de petite industrie) et des grandes villes des pays voisins (Paris : 450 litres; Luxembourg : 332 litres).

Pour des prévisions à long terme, il serait prudent de tabler sur au moins 200 l. par jour et par habitant.

A l'heure présente, les eaux à usage domestique (250.000.000 m³ consommés en 1960) proviennent

pour 80 % des nappes souterraines (200.000.000 m³);

pour 16 % des rivières et des canaux (la ville d'Anvers utilise de l'eau du canal Albert, excédentaire pour l'alimentation de ce dernier entre les écluses d'Olen et de Wijnegem);

pour 1 % des barrages-réservoirs de la Vesdre et de la Gileppe (Verviers et son agglomération; Intercommunale liégeoise).

On peut considérer qu'on a atteint l'extrême limite des réserves souterraines et qu'on les épuise plus rapidement qu'elles ne se réalimentent. Toutes les sociétés distributrices éprouvent des difficultés en période de sécheresse.

Pour l'avenir, il conviendra de limiter les pompages dans les nappes souterraines (à environ 150.000.000 m³ par an); la majeure partie des besoins devra être couverte par des prélèvements dans les nappes superficielles et dans les barrages-réservoirs.

b) Eaux industrielles.

La grosse industrie est grande utilisatrice, mais faible consommatrice d'eau. Elle est, en effet, située le long des cours d'eau importants, où elle restitue les eaux après usage. Ce fait entraîne malheureusement la pollution des eaux et pose de sérieux problèmes d'épuration; il faut notamment une masse suffisante dans la voie d'eau pour assurer la dilution de l'effluent et le maintien d'une température suffisamment basse.

De grote ondergrondse watervlakken worden tot een maximum gebruikt : het zijn die van de Kempen, Haspengouw, het Doornikse, Tussen-Samber-en-Maas en Condroz.

Behoeften aan water op het huidige ogenblik en in de toekomst. Middelen aangewend om in deze behoeften te voorzien.

A. Water voor huishoudelijk gebruik.

In België wordt de watervoorziening verzekerd door verschillende maatschappijen met een nationaal, een intercommunaal of uitsluitend een gemeentelijk karakter.

Het gemiddelde dagelijks verbruik per inwoner bedraagt 100 liter. In hun vooruitzichten nemen de watervoorzieningsmaatschappijen aan, dat over 20 jaar dit verbruik 120 liter zal bedragen. Dit cijfer is heel laag, wanneer men het vergelijkt met het huidige verbruik in de grote steden van het land (120 liter te Brussel, 143 te Antwerpen, 200 te Luik, inclusief het zogeheten verbruik van de kleine nijverheid) en in de grote steden van de naburige landen (Parijs : 450 l., Luxemburg : 332 l.).

Voor vooruitzichten op lange termijn ware het voorzichtig te rekenen met ten minste 200 l. per dag en per inwoner.

Op het huidige ogenblik komen de wateren voor huishoudelijk gebruik (250.000.000 m³ verbruikt in 1960) voort :

voor 80 % van de ondergrondse watervlakken (200.000.000 m³);

voor 16 % van de rivieren en de kanalen (de stad Antwerpen gebruikt water van het Albertkanaal, dat overvloedig is voor de voeding van dit kanaal tussen de sluisen van Olen en Wijnegem);

voor 1 % van de stuwdammen-reservoirs van de Vesdre en de Gileppe (Verviers en zijn agglomeratie, Luikse Intercommunale).

Men mag aannemen dat de uiterste grens van de ondergrondse reserves werd bereikt en dat men ze spoediger ledigt dan ze opnieuw worden aangevuld. In perioden van droogte ondervinden al de maatschappijen voor watervoorziening moeilijkheden.

In de toekomst zal het verstandig zijn het pompen uit de ondergrondse watervlakken te beperken (tot ongeveer 150.000.000 m³ per jaar); het grootste deel van de behoeften zal moeten gedekt worden uit de watervlakken aan de oppervlakte en in de stuwdammen-reservoirs.

b) Nijverheidswater.

De zware nijverheid gebruikt veel water maar verbruikt er slechts weinig. Zij is, inderdaad, gelegen langs de belangrijke waterwegen, en zij stort het water daarin terug na het te hebben gebruikt. Dit leidt ongelukkigerwijze tot de verontreiniging van het water en stelt ernstige zuiveringsproblemen; er moet met name in de waterweg een toereikende massa zijn om de verdunning van het geloosde water en het behoud van een voldoende lage temperatuur te verzekeren.

Des industries importantes peuvent également utiliser l'eau des distributions (ville d'Anvers) et des barrages-réservoirs (Verviers).

La petite et la moyenne industries emploient uniquement l'eau des distributions.

Les eaux industrielles devront, dans l'avenir, être recherchées uniquement dans les ressources superficielles (cours d'eau et barrages-réservoirs). La consommation actuelle d'eau industrielle est de 47.200.000 m³; la consommation future a été estimée à 118.000.000 m³.

c) Navigation.

La consommation en eau d'une voie de navigation résulte des pertes par évaporation et par infiltration dans les berges et de la consommation de l'écluse présentant la plus forte chute.

Le réseau des voies navigables tel qu'il existe actuellement ne connaît que peu de difficultés d'alimentation, sauf en temps d'extrême sécheresse pendant lesquels des restrictions à la navigation sont imposées; les périodes de restrictions excèdent rarement un mois.

Pour l'avenir, la mise à grand gabarit de plusieurs voies d'eau (voies d'eau reprises au programme des 1350 tonnes; modernisation du Canal Albert et du Canal Gand-Terneuzen) posera de sérieux problèmes d'alimentation. A titre d'exemple, signalons que l'alimentation du Canal Albert modernisé exigera un débit égal au débit actuel d'étiage de la Meuse (30 m³/sec.).

Ici aussi, la seule solution valable est à rechercher dans la construction de réserves importantes.

Synthèse.

Actuellement, en cas de sécheresse, les besoins journaliers en eau (de l'ordre de 3.400.000 m³) sont légèrement inférieurs aux ressources. On rencontre uniquement des difficultés limitées et locales, tant du point de vue navigation que du point de vue alimentation en eau potable et industrielle; des restrictions temporaires de consommation sont, au besoin, imposées.

Pour l'avenir, tenant compte des supputations relatives à la consommation en eau à usage domestique et industriel et à l'extension du réseau des voies navigables, il y aura, toujours en période de sécheresse, un manque d'eau égal à environ 50 % des besoins estimés à 7.000.000.000 m³.

On devra pallier ce manque en constituant des réserves en période d'abondance.

Les bassins des affluents de la Meuse se prêtent particulièrement bien à la réalisation de réserves importantes, destinées à soutenir les débits d'étiage et à fournir de l'eau potable.

Belangrijke industrieën mogen insgelijks het water van de waterleidingen (stad Antwerpen)) en van de stuwdammen-reservoirs (Verviers) gebruiken.

De kleine en de middelgrote nijverheid gebruiken alleen het water van de waterleidingen.

In de toekomst zal het nijverheidswater alléén dienen gezocht te worden in de voorraden aan de oppervlakte (waterwegen en stuwdammen-reservoirs). Het huidige verbruik van water door de nijverheid bedraagt 47.200.000 m³, het toekomstige verbruik wordt geschat op 118.000.000 m³.

c) Scheepvaart.

Het waterverlies van een scheepvaartweg spruit voort uit de verdamping, de insijpeling in de bermen en het verbruik van de sluis met het grootste verval.

Zoals het zich thans voordoet, bestaan er voor het net van de waterwegen slechts weinig moeilijkheden in verband met de watertoevoer, behalve bij buitengewone droogte, tijdens welke beperkingen worden opgelegd aan de scheepvaart; de perioden van beperkingen duren zelden langer dan een maand.

Wat de toekomst betreft, zal het brengen op groot profiel van verscheidene waterwegen (waterwegen opgenomen in het programma van de 1.350 ton; modernisering van het Albertkanaal en van het kanaal Gent-Terneuzen) aanleiding geven tot grote problemen van watertoevoer. Bij wijze van voorbeeld zij vermeld dat de watertoevoer voor het gemoderniseerde Albertkanaal een debiet heeft vereist, gelijk aan het huidige debiet van de Maas bij laagste waterstand (30 m³/sec.)

Ook hier dient de enige deugdelijke oplossing gezocht in het aanleggen van belangrijke reserves.

Synthese.

Heden liggen, in geval van droogte, de dagelijkse behoeften aan water (circa 3.400.000 m³) een weinig lager dan de voorraden. Er doen zich slechts beperkte en lokalen moeilijkheden voor, zowel wat de scheepvaart als wat de voorziening van drinkwater en nijverheidswater betreft; tijdelijke verbruiksbeperkingen worden desnoods opgelegd.

In de toekomst zal er, rekening gehouden met de schattingen betreffende het verbruik van water voor huishoudelijke en industriële behoeften, en de uitbreiding van het net der waterwegen, in perioden van droogte steeds een tekort aan water zijn gelijk aan ongeveer 50 % van de behoefte geschat op 7.000.000.000 m³.

Dit tekort zal moeten verholpen worden door reserves te vormen tijdens de perioden van overvloed.

De bekkens van de bijrivieren van de Maas lenen zich bijzonder goed tot het vormen van belangrijke reserves, bestemd om het debiet te steunen bij lage waterstand en om drinkwater te bezorgen.

Les principaux sites à retenir pour les grands barrages-réservoirs sont les suivants : les deux Ourthes, la Semois, la Lesse, La Hoegne et l'Aisne (capacité variant, selon le cas, de 100 à 300 millions de m³ par réservoir).

De plus, le barrage de la Gileppe sera prochainement surhaussé, doublant ainsi sa capacité.

Un barrage devra être construit sur l'Eau d'Heure, affluent de la Sambre, en vue de maintenir un débit suffisant dans cette dernière en période d'étiage.

Les voies d'eau des Flandres accuseront également un déficit sérieux en période de basses eaux. Si en volume disponible, les besoins de l'Escaut et de l'Yser représentent des ressources plus modestes que celles du bassin de la Meuse, il est cependant possible d'y réaliser de vastes réservoirs; citons le cas du bassin de l'Yser et des régions poldériennes du pays de Waes et entre la côte et le canal Gand-Terneuzen.

De plus petites réserves (de l'ordre du million de m³), constituées à frais réduits, permettraient également de faire face à des difficultés locales d'alimentation en eau (surélévation du plan d'eau dans des biefs longs de certaines voies d'eau; petits barrages sur des ruisseaux).

L'épuration des eaux.

Les problèmes d'épuration relèvent de la compétence du Ministère de la Santé publique et de la Famille. Eux aussi sont très complexes; les solutions sont fort coûteuses.

De nombreux projets sont à l'étude ou en cours d'exécution ou déjà réalisés.

Ils concernent les cours d'eau suivants: l'Escaut, l'Espierre, la Lys, l'Yser, la Sambre, la Durme, la Nèthe.

Conclusions.

Les difficultés tiennent, non pas au manque d'eau, mais à son inégale répartition dans le temps et dans l'espace.

Dans l'ensemble des activités qui touchent à l'eau, le Ministère des Travaux publics occupe une place de choix; c'est lui qui étudie les ouvrages d'infrastructure fondamentale et assure la direction de l'exécution et l'exploitation des ouvrages.

Une de ses grandes tâches est également de mener à bien l'étude de l'hydrologie du pays.

Des études purement théoriques, des études préparatoires à la mise en adjudication de travaux, la direction de travaux, l'exploitation d'ouvrages nécessitent un personnel suffisant en qualité et en quantité. Si aucune plainte n'est à formuler quant à la qualité du personnel en service, une lacune grave est à déplorer quant à la

De la plus importante oordon die in aanmerking dienen te komen voor de grote stuwdammen-reservoirs zijn : de beide Ourthes, de Semois, de Lesse, de Hoegne en de Aisne (capaciteit variërend, naar het geval, van 100 tot 300 miljoen m³ per reservoir).

Bovendien zal de Gileppe-stuw over kort worden verhoogd en zijn capaciteit derwijze worden verdubbeld.

Een stuw zal dienen gebouwd te worden op de Eau d'Heure, bijrivier van de Samber, ten einde in deze laatste een toereikend debiet te behouden in perioden van laagste waterstand.

De waterwegen van de Vlaanderen zullen insgelijks een tekort kennen bij lage waterstand. Alhoewel, in beschikbaar volume, Schelde en IJzer een voorraad betekenen die minder aanzienlijk is dan die van het bekken van de Maas, toch is het mogelijk ook aldaar grote reservoirs aan te leggen; vermelden wij in dit verband het bekken van de IJzer en van de polderstrekken van het land van Waas en tussen de kust en het kanaal Gent-Terneuzen.

Kleinere reserves (van circa 1 miljoen m³) aangelegd tegen beperkte kosten, zouden het ook mogelijk maken lokale moeilijkheden inzake watervoorziening te bestrijden (verhoging van het watervlak in lange delen van zekere waterwegen; kleine stuwen op beken).

Zuivering van het water.

De problemen van zuivering behoren tot de bevoegdheid van het Ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin. Ook zij zijn zeer ingewikkeld; de oplossingen ervan vergen grote uitgaven.

Talrijke ontwerpen worden ofwel bestudeerd, ofwel uitgevoerd, ofwel zijn zij reeds uitgevoerd.

Zij betreffen de volgende waterlopen : de Schelde, de Spiere, de Leie, de IJzer, de Samber, de Durme, de Nete.

Conclusies.

De moeilijkheden liggen niet in het tekort aan water, maar in de ongelijke verdeling ervan in de tijd en in de ruimte.

In het geheel van de activiteiten die verband houden met het water, bekleedt het Ministerie van Openbare Werken een voorname plaats; dit Ministerie bestudeert de werken voor de fundamentele infrastructuur en staat in voor de leiding van de uitvoering en de exploitatie der werken.

Een van zijn grote taken bestaat er insgelijks in de studie van 's lands hydrologie tot een goed einde te brengen.

Zuiver theoretische studies, studies ter voorbereiding van de uitschrijving der aanbestedingen, leiding van werken, exploitatie van werken vergen een personeel dat toereikend dient te zijn in getalsterkte en in bevoegdheid. Is er geen klacht te uiten betreffende de bevoegdheid van het in dienst zijnde personeel, toch

quantité. Un sérieux effort devra être consenti à ce sujet, si l'on veut que les problèmes cruciaux de l'eau puissent être suivis et étudiés avec la diligence requise.

B. Discussion.

Un Commissaire estime qu'on trouvera une solution au problème de l'eau pour le bassin de la Meuse, mais le problème sera plus difficile à résoudre pour le Nord-Ouest du pays. Par la multiplication des barrages en Ardenne et par d'autres mesures, nous améliorerons le débit de la Meuse et du Canal Albert et ainsi nous augmenterons le débit utile à Anvers, si ce débit n'est pas utilisé pour d'autres fins (par exemple le nouveau canal Anvers-Volkerak). Le problème de l'eau sera cependant plus difficile à résoudre dans l'Ouest du pays. A ce sujet, le Commissaire renvoie à une étude émanant de M. Hirsch, ancien préfet du Nord et traitant de la disette d'eau à Lille. Cette note de M. Hirsch contient des affirmations graves.

Actuellement, la région de Gand est alimentée en eau potable pour les deux tiers par le Bocq et pour un tiers par Hautrage, tandis que la région de Courtrai est alimentée par la Société Nationale (St Léger et Pecq). La région de Lille-Roubaix-Tourcoing s'alimentant dans le même massif « Carbonifère Hennuyer » des difficultés se font jour dans le Nord et une société de recherche a été créée par les Français. D'autre part, on peut craindre qu'en 1975 la majorité des sources ne contiennent de l'eau salée. Dans les Flandres et à Anvers, le niveau d'eau douce dans le sous-sol descend de 1 m par an. Notre sous-sol se salinise. L'eau manque pour l'agriculture et il se pose également le problème de l'approvisionnement des fermes et de l'industrie laitière. En Flandre, 14.000 fermes ne sont pas rattachées à la distribution d'eau tandis qu'on continue d'envoyer 500.000.000 m³ d'eau douce à la mer.

Avant d'arriver dans les Polders, l'eau de l'Yser est assez pure. Si le Département pouvait rattraper 250 millions de m³, le problème de l'eau serait résolu pour les Flandres. Il resterait le problème des pointes.

A la frontière française, le débit de l'Escaut varie de 12 à 40 m³/sec. tandis que celui de la Lys varie de 7 à 230 m³/sec. Un canal à bief unique pourrait relier l'Escaut à la Lys en prévoyant une seule écluse sur l'Escaut. D'autre part, on pourrait réaliser le canal Comines-Ypres. Cela constituerait une possibilité de stockage à ne pas négliger.

Il faut également penser à l'approvisionnement d'Anvers. Les barrages en Ardenne seront-ils faits en temps utile ? Le canal Anvers-Volkerak va-t-il absorber 250 000 m³ par jour ? Tout en approvisionnant Anvers, on ne peut pas handicaper les Liégeois. Pour

dient een grote leemte te worden betreurt, nl. de getalsterkte ervan. In dit verband is een grote inspanning vereist, indien men wil dat de belangrijke en moeilijke problemen aangaande het water met de nodige spoed zouden kunnen gevolgd en bestudeerd worden.

B. Bespreking.

Een Commissaris is van mening dat een oplossing voor het waterprobleem zal gevonden worden voor het Maasbekken, maar dat voor het Noord-Westen van het land het probleem moeilijker op te lossen zal zijn. Door het bouwen van meer stuwdammen in de Ardennen en door andere maatregelen, zullen wij het debiet van de Maas en van het Albertkanaal verbeteren en aldus zal het nuttig debiet te Antwerpen verhoogd worden, indien dit debiet niet voor andere doeleinden gebruikt wordt (bij voorbeeld het nieuw kanaal Antwerpen-Volkerak). Het waterprobleem zal echter moeilijker op te lossen zijn voor het Westen van het land. Te dien opzichte verwijst het lid naar een studie van de heer Hirsch, gewezen « préfet du Nord » die handelt over het watergebrek te Rijsel. Deze nota van de heer Hirsch bevat ernstige verklaringen.

Thans wordt de streek van Gent voorzien van drinkwater uit de Bocq (2/3) en van Hautrage (1/3), terwijl het Kortrijkse van drinkwater voorzien wordt door de Nationale Maatschappij (St-Léger et Pecq). Daar de streek van Rijsel-Roubaix-Tourcoing drinkwater ontvangt van hetzelfde koolstofhoudend massief van Henegouwen zijn er in het Noorden moeilijkheden gerezen en werd door de Fransen een maatschappij voor speurwerk opgericht. Daarenboven moet er voor gevreesd worden dat in 1975 de meeste bronnen zout water zullen bevatten. In beide Vlaanderen en te Antwerpen daalt het peil van het zoet water in de ondergrond elk jaar 1 meter. Onze ondergrond verzilt. Het water ontbreekt voor de landbouw en er rijst ook een probleem voor de bevoorrading van de hoeven en van de zuivelindustrie. In Vlaanderen zijn 14.000 hoeven niet verbonden met de waterleiding terwijl nog steeds 500.000.00 m³ zoet water naar de zee gedreven wordt.

Voor dat het in de Polders aankomt, is het water van de IJzer vrij zuiver. Indien het Departement 250 miljoen m³ kon laten opvangen, zou het waterprobleem voor de Vlaanderen opgelost zijn. Dan zou nog het probleem van de maxima overblijven.

Aan de Franse grens verschilt het debiet van de Schelde van 12 à 40 m³/sec. terwijl dat van de Leie verschilt van 7 à 230 m³/sec. Een kanaal met één pand zou de Schelde met de Leie kunnen verbinden waarbij één enkele sluis op de Schelde zou kunnen voorzien worden. Bovendien zou het kanaal Komen-Ieper kunnen verwezenlijkt worden. Dit zou een niet te versmaden mogelijke voorraad vormen.

Er moet ook gedacht worden aan de watervoorziening van Antwerpen.

Zullen de stuwdammen in de Ardennen tijdig klaar zijn ? Zal het kanaal Antwerpen-Volkerak 250.000 m³ per dag nodig hebben ?

le problème de l'épuration on a annoncé la création de stations, mais jusqu'à présent peu a été réalisé. On doit prévenir la pollution des eaux par l'industrie.

D'après M. le Directeur Général Valcke, au point de vue des ressources, nous disposons de possibilités, mais nos ressources sont mal distribuées dans le temps et dans l'espace. Et cela faute de crédits. Les réserves à établir en terrain plat coûtent plus cher qu'en terrain montagneux. Le problème devient plus complexe si les calculs tiennent compte du coût de transport et de distribution. Tous ces problèmes ne peuvent être étudiés suffisamment par le Département à cause d'un manque de personnel. Si des mesures ne sont pas prises, on aura une pénurie d'eau d'ici 10 ou 15 ans.

Le problème de l'eau douce à fournir au canal Anvers-Volkerak ne se posera qu'entre 1978 et 1982.

Si des essais de laboratoire sont concluants, la fourniture ne portera pas sur de grandes quantités. Les Hollandais nous donnent d'ailleurs cinq ans de délai.

En ce qui concerne les terrassements suggérés, M. Valcke attire l'attention sur le fait que les terrains sont archi-mauvais dans la région de Comines-Ypres.

Un autre Commissaire livre les considérations suivantes :

1. A Gand, il n'y a pas de pénurie d'eau, mais c'est l'épuration qui fait défaut. Tout le débit de la Lys est refoulé vers la mer. On devrait trouver une solution pour l'épuration.

2. Pour l'approvisionnement en eau potable, Gand est approvisionné par le Hainaut et par la vallée de la Meuse. D'autre part, il y a de l'eau qui est évacuée du Meetjesland vers la Zélande et qui est épurée par les Hollandais qui nous proposent de nous revendre l'eau épurée. Dans le pays de Waes, les agriculteurs ont les mêmes problèmes que ceux du Meetjesland. Une solution devrait intervenir.

3. Il y a trois ans, il a visité le barrage de Eupen et il a constaté qu'on a dépensé des centaines de millions pour le barrage, mais que les adductions d'eau pour la distribution n'étaient pas faites.

Le Département fait observer que, si le Département avait disposé des sommes nécessaires, les adductions auraient été faites en temps utile. Fin de cette année, les adductions atteindront une partie de l'agglomération liégeoise et fourniront à cette agglomération 10.000 m³ par jour.

La question de la distribution de l'eau est très compliquée parce qu'elle dépend de plusieurs Départements de l'administration.

Bij de watervoorziening van Antwerpen mogen de Luikenaren niet benadeeld worden. Voor het probleem van de zuivering werd de oprichting van stations aangekondigd maar tot nog toe werd weinig verwezenlijkt. De verontreiniging van het water door de industrie moet voorkomen worden. Volgens de Directeur-generaal Valcke, beschikken wij, wat het water betreft, over mogelijkheden maar er is een slechte verdeling in de tijd en in de ruimte. En dit bij gebrek aan kredieten. De reserves die moeten aangelegd worden op vlak grondgebied, zijn duurder dan de reserves in een bergstreek. Het probleem wordt ingewikkelder indien rekening moet gehouden worden met de kostprijs van het vervoer en van de verdeling. Al deze problemen kunnen door het Departement niet grondig genoeg bestudeerd worden bij gebrek aan personeel. Indien geen maatregelen getroffen worden, zal er over 10 à 15 jaar watergebrek heersen.

Het probleem van het zoet water dat het kanaal Antwerpen-Volkerak moet voorzien, zal zich slechts stellen tussen 1978 en 1982.

Indien de laboratoriumproeven afdoend blijken, zullen geen grote hoeveelheden moeten geleverd worden. Bovendien hebben de Nederlanders ons een uitstel van vijf jaren toegestaan.

Wat de grondwerken betreft waarvan gewag werd gemaakt, vestigt de heer Valcke de aandacht op het feit dat onze gronden zeer slechts zijn in de streek van Komen-Ieper.

Een ander lid verklaart het volgende :

1. Te Gent bestaat er geen watergebrek, maar het water wordt niet genoeg gezuiverd. Gans het debiet van de Leie wordt naar de zee gedreven. Er moet een oplossing gevonden worden voor de zuivering van het water.

2. Wat de drinkwatervoorziening betreft, wordt Gent bevoorrad door Henegouwen en de Maasvallei. Bovendien wordt er water weggevoerd van het Meetjesland naar Zeeland, welk water gezuiverd wordt door de Nederlanders die ons het gezuiverde water willen verkopen. In het land van Waas, hebben de landbouwers dezelfde problemen als die van het Meetjesland. Er moet een oplossing gevonden worden.

3. Drie jaar geleden heeft hij de stuwdam te Eupen bezocht en hij heeft vastgesteld dat honderden miljoenen werden uitgegeven voor de stuwdam, maar dat de waterleidingen voor de verdeling niet zijn aangelegd.

Het Departement merkt op dat, indien het over de nodige sommen had kunnen beschikken, de waterleidingen tijdig zouden aangelegd zijn. Op het einde van dit jaar zullen de waterleidingen gelegd zijn tot aan een deel van de Luikse agglomeratie en zullen zij 40.000 m³ per dag aanvoeren.

De kwestie van de watervoorziening is zeer ingewikkeld omdat zij ressorteert onder verschillende Departementen.

Un commissaire demande si l'on ne pourrait discuter le problème de l'eau dans le cadre du Benelux.

Plusieurs Commissaires expriment toute leur satisfaction de l'audition de l'exposé de M. le Directeur Général Valeke et émettent les considérations suivantes :

L'un d'eux exprime l'opinion que d'ici deux ou trois ans, la situation sera catastrophique à cet égard dans la West Flandre. La solution sera à rechercher dans une parfaite coordination à l'échelon gouvernemental, car s'il est vrai que plusieurs départements ministériels — à savoir les Travaux Publics, la Santé Publique, les Affaires Economiques et l'Agriculture — sont intéressés au problème, chacun d'eux se déclare incompétent pour le traiter dans son ensemble.

Un autre commissaire, approuvant ce qui vient d'être dit, formule l'espoir que ce problème sera traité en fonction d'une programmation basée sur des données techniques et économiques.

Dans sa réponse, le Ministre constate qu'il y a assez d'eau en Belgique mais qu'il y a lieu d'en prévoir une meilleure distribution dans l'espace et dans le temps. Il pense à faire établir un plan à court terme avec le concours des autres départements ministériels intéressés. L'un de mes prédécesseurs, dit-il, a établi le plan des voies navigables; mon plan à moi visera à l'alimentation de ces cours d'eau. Ce sont là deux données qui doivent se conjuguer.

Mais, fait remarquer un commissaire, vous auriez grand mérite à prendre la direction des études futures, à marcher de l'avant et à forcer les lenteurs inévitables à semblable coordination si nécessaire.

**

C. Actuellement on parle beaucoup de barrages, ceux qui sont construits, l'ont été pour répondre à certaines nécessités sans toutefois, comme on l'a fait pour notre réseau routier, prévoir l'avenir et par conséquent ne répondent déjà plus aux besoins actuels.

D'autre part, on envisage d'exhausser certains ou d'en construire d'autres dans les environs immédiats, mais je me demande si on s'est assuré si la nappe aquifère et les eaux de ruissellement peuvent encore les alimenter ?

A ce sujet, je me permets de vous signaler un autre barrage dont on ne parle pas très souvent et qui cependant, si les renseignements que je possède sont exacts, serait le plus grand de Belgique si pas d'Europe, qui nous fournirait une eau de très bonne qualité, eau qui dans un avenir très prochain va manquer aussi bien dans la partie flamande que dans la partie francophone du pays. Il devrait être à mon avis signalé aux industriels et organismes internationaux. Au point de vue tourisme, la région deviendrait un site merveilleux :

C'est le barrage de l'Aisne à réaliser en amont de Roche à Fresnes et qui se trouverait sur les communes de Harre, Heyd, Mormont et Erezée.

Een commissielid vraagt zich af of het waterprobleem niet zou kunnen besproken worden in het kader van Benelux.

Talrijke commissieleden spreken hun voldoening uit over de uiteenzetting van de heer Directeur-generaal Valeke en brengen de volgende beschouwingen naar voren :

De een meent dat, over twee of drie jaren, de toestand catastrofaal zal zijn in West-Vlaanderen. De oplossing van de kwestie moet met een volledige coördinatie op gouvernementeel vlak gezocht worden vermits het probleem ressorteert onder talrijke ministeriële departementen — namelijk Openbare Werken, Volksgezondheid, Economische Zaken en Landbouw — en ieder departement zich onbevoegd verklaart om het probleem in zijn geheel te behandelen.

Een ander commissielid keurt deze verklaringen goed en spreekt de hoop uit dat het probleem zal behandeld worden in functie van een programmatie die zal steunen op technische en economische gegevens.

In zijn antwoord verklaart de Minister dat er in België genoeg water is, maar dat een betere watervreiding in de ruimte en in de tijd moet tot stand komen. Hij wil een plan op korte termijn laten opmaken in samenwerking met de andere betrokken departementen. Een van mijn voorgangers, verklaart hij, heeft een plan van de waterwegen laten opmaken; mijn plan zal betrekking hebben op de bevoorradings van deze waterwegen. Dit zijn twee gegevens die moeten samen gevoegd worden.

Maar, merkt een commissielid op, U zoudt zich zeer verdienstelijk maken door de leiding van de toekomstige studie op te eisen, voorwaarts te gaan en de onvermijdelijke vertragingen in de zo noodzakelijke coördinatie te verhelpen.

**

C. Er wordt tegenwoordig veel gesproken van stuwdammen; de reeds bestaande werden gebouwd om in sommige behoeften te voorzien, doch men heeft niet, zoals voor ons wegnnet, gedacht aan de toekomst en zij voorzien dan ook niet meer in de huidige behoeften.

Verder is men voornemens sommige stuwdammen te verhogen of er andere in de onmiddellijke omgeving te bouwen, maar ik vraag mij af of men zich ervan vergewist heeft dat het grond- en hemelwater ze nog kunnen voeden.

Dienaangaande ben ik zo vrij uw aandacht te vestigen op een andere stuwdam waarvan slechts zelden gewag gemaakt wordt en die nochtans, als de mij verstrekte inlichtingen juist zijn, de grootste in België zo niet in Europa zou zijn, die ons water van zeer goede kwaliteit zou leveren waaraan in een zeer nabije toekomst schaarste zal zijn, zowel in het Vlaamse als in het Waalse gedeelte van het land. De industriële en de internationale organisaties zouden mijns inziens daarop attent moeten gemaakt worden. De streek zou kunnen worden tot een prachtig toeristisch oord :

Het betreft de Aisnestuwdam, op te richten stroomopwaarts van Roche à Fresnes op het grondgebied van de gemeenten Harre, Heyd, Mormont en Erezée.

Il aurait une capacité de 300.000.000 de m³ soit 50.000.000 de m³ en plus que celui des deux Ourthes c'est-à-dire :

22,5 fois la capacité du barrage de la Gileppe;
12 fois la capacité du barrage de la Vesdre;
100 fois la capacité du barrage de Nisramont;

son niveau de retenue serait 270, la hauteur du mur 88 m; son débit distribuable serait estimé à environ 553.000 m³ par jour.

L'emplacement envisagé est une cuve naturelle et le mur n'aurait certes pas une très grande longueur d'où tout danger serait écarté.

D'autre part, il est inadmissible de continuer à perdre cette eau et de gaspiller ainsi une telle énergie.

Ne croyez-vous pas que ce barrage mérite une attention toute particulière et devrait avoir une priorité absolue au lieu de prévoir des petits barrages ou exhaussements très coûteux ?

REPONSE.

Les barrages-réservoirs déjà construits en Belgique l'ont en effet été pour répondre à certaines nécessités régionales. C'est le cas notamment pour les barrages-réservoirs de la Gileppe et de la Vesdre.

Mais ceux-ci ont été conçus et exécutés à une époque où les besoins en eau du pays n'apparaissaient pas avec la même acuité que maintenant.

Se rendant compte des besoins croissants en eau du pays le Gouvernement a chargé le Conseil Supérieur de Distribution d'Eau de déterminer les besoins et les disponibilités en eau du pays.

Les conclusions de l'étude actuellement en cours, permettraient au Gouvernement d'établir un programme de réalisation de barrages-réservoirs en fonction des besoins dans le temps de nos populations en eau potable et industrielle. Sans attendre de connaître ces conclusions, l'Administration des Voies Hydrauliques a recherché quels étaient en Belgique les sites paraissant susceptibles de permettre la construction de barrages-réservoirs.

Parmi les sites retenus se trouve la vallée de l'Aisne qui, effectivement, réserve la possibilité de construire un barrage-réservoir de 300 millions de m³. de capacité permettant la distribution journalière de 550.000 m³ d'eau.

Il est à noter que ce barrage-réservoir ne serait construit qu'après celui des deux Ourthes, et seulement si les besoins en eau du pays rendent sa construction nécessaire.

En effet, le barrage des deux Ourthes se construirait le premier. Les études en sont plus avancées, et il assurerait, pour une capacité de 250 millions de m³, un débit journalier distribuable de 600.000 m³, donc plus élevé que l'Aisne.

Hij zou een capaciteit hebben van 300.000.000 m³, dus 50.000.000 m³ meer dan de Ourthestuwdam, d.w.z.:

22,5 maal de capaciteit van de Gileppestuwdam;
12 maal de capaciteit van de Vesderstuwdam;
100 maal de capaciteit van de stuwdam te Nisramont;

zijn stuwpeil zou 270 bedragen, de hoogte van de stuwmuur 88 m.; het voor watervoorziening beschikbaar debiet wordt geraamd op ongeveer 553.000 m³ per dag.

Hij zou worden gebouwd op een plaats waar zich een natuurlijk bekken bevindt en de stuwmuur zou zeker niet zeer lang zijn, zodat er niet het minste gevaar zou bestaan.

Het is onaannemelijk dat dit water verder zou verloren gaan en men zulk een energie zou verspillen.

Meent U niet dat die stuwdam gans bijzonder de aandacht verdient en absolute voorrang zou moeten hebben liever dan kleine stuwdammen te bouwen of de bestaande stuwen te verhogen, wat zeer kostbaar is ?

ANTWOORD.

De in België reeds bestaande stuwdammen werden inderdaad gebouwd om in sommige regionale behoeften te voorzien. Dit is inzonderheid het geval met de Gileppe- en de Vesderstuwdam.

Deze werden echter ontworpen en opgericht in een tijd toen het land niet zulk een nijpende behoefte aan water had als thans.

De Regering, die zich rekenschap geeft van de groeiende behoefte van het land aan water, heeft de Hoge Raad der Waterleidingen gelast de behoeften en de beschikbare hoeveelheid water in het land na te gaan.

Aan de hand van de conclusies van de aan de gang zijnde studie zou de Regering een programma kunnen opmaken voor de oprichting van stuwdammen naar gelang van de behoeften in de tijd van onze bevolking aan industrieel en drinkwater. Zonder die conclusies af te wachten heeft het Bestuur der Waterwegen nagegaan welke plaatsen in België voor de bouw van stuwdammen geschikt leken.

In aanmerking kwam de Aisnevallei waar inderdaad een stuwdam kan gebouwd worden met een capaciteit van 300 miljoen m³ en een voor de dagelijkse watervoorziening beschikbaar debiet van 550.000 m³.

Op te merken valt dat die stuwdam slechts na de Ourthestuwdam zou worden opgericht en zulks alleen indien het noodzakelijk is om in de waterbehoeften van het land te voorzien.

De Ourthestuwdam zou inderdaad het eerst gebouwd worden. De studie ervan is verder gevorderd en met een capaciteit van 250 miljoen m³ zou hij dagelijks kunnen voorzien in een debiet van 600.000 m³, dus groter dan dat van de Aisnestuwdam.

V. Urbanisme.

En matière d'urbanisme, un commissaire pose quatre questions, à savoir :

1. Créera-t-on en 1964 la Commission Nationale prévue à l'article 3 de la loi du 29 mai 1962 ?

2. Après deux années, on n'a pas encore déposé le premier rapport annuel qui, d'après l'article 5 de la loi du 29 mai 1962, doit être déposé annuellement.

3. Pour les plans de secteur, le Roi désigne, après consultation de la Commission régionale intéressée, les secteurs qui doivent faire l'objet de plans d'aménagement. Les dispositions qui prévoient l'intervention des Commissions consultatives, n'entreront en vigueur qu'au fur et à mesure de la publication au *Moniteur belge* des arrêtés royaux nommant les membres de ces commissions. Certains milieux croient que l'administration freine les nominations des membres de ces commissions.

4. Pour les permis de bâtir et les permis de lotir, le Ministre fait appliquer l'article 125 de la loi provinciale. Cette mesure n'est pas compatible avec le système prévu aux articles 55 et 57 de la loi du 29 mars 1962.

Répondant à l'intervenant, le Ministre déclare :

Pour l'exécution de la loi du 29 mars 1962, on a préparé trois arrêtés. Ces arrêtés ont fait la navette entre les Départements de l'Intérieur et des Travaux Publics. Actuellement, on a bloqué les arrêtés parce que certaines personnes estiment que la Commission Nationale n'est pas compatible avec les principes de décentralisation préconisés par la Table Ronde.

Pour les permis de bâtir et les permis de lotir, il n'y avait pas d'autre solution.

**

Un Commissaire fait les observations suivantes :

1. En ce qui concerne l'aménagement du territoire, il est difficile d'obtenir des renseignements précis de la part du Gouvernement. Le Département a confié à des tiers des études régionales. Mais, dans ma région, les administrateurs publics ne sont pas au courant des études qu'on y conduirait.

2. L'Administration de l'urbanisme donne plus de 53.000 permis de bâtir par an et 8.000 permis de lotir. Il est impossible de délivrer 60.000 permis par an en connaissance de cause. L'administration de l'urbanisme ne devrait pas se détériorer en recherchant le détail. Pourquoi peut-on rejeter des demandes sans donner des arguments valables ? On refuse des permis en donnant les raisons les plus subjectives. Il faut dorénavant un dossier complet pour une clôture ! Veut-on dire que les administrations communales sont totalement incompétentes ?

V. Stedebouw.

Inzake stedebouw stelt een commissielid de vier volgende vragen :

1. Zal in 1964 de Nationale Commissie worden opgericht waarvan sprake in artikel 3 van de wet van 29 mei 1962 ?

2. Na twee jaar wacht men nog steeds op het eerste verslag dat krachtens artikel 5 van de wet van 29 mei 1962 jaarlijks moet ingediend worden.

3. Voor de gewestplannen wijst de Koning na raadpleging van de betrokken Gewestelijke Commissie de sectoren aan waarvoor plannen van aanleg moeten opge maakt worden. De bepalingen betreffende de tussenkomst van de Commissies van advies zullen slechts in werking treden naargelang de koninklijke besluiten houdende aanstelling van de leden van die commissies in het *Belgisch Staatsblad* zullen bekendgemaakt worden. In sommige kringen denkt men dat de administratie de aanstelling van de leden van die commissies remt.

4. Voor de bouw- en de verkavelingsvergunningen laat de Minister artikel 125 van de provinciewet toepassen. Die maatregel is onverenigbaar met de regeling vastgesteld in de artikelen 55 en 57 van de wet van 29 maart 1962.

De Minister antwoordt hierop als volgt :

Ter uitvoering van de wet van 29 maart 1962 werden drie besluiten voorbereid. Die besluiten zijn heen- en weergestuurd tussen het Departement van Binnenlandse Zaken en dat van Openbare Werken. Thans heeft men de besluiten geblokkeerd, daar sommige personen menen dat de Nationale Commissie onverenigbaar is met de door de Rondetafelconferentie voorgestelde decentralisatiebeginselen.

Voor de bouw- en de verkavelingsvergunningen was er geen andere oplossing mogelijk.

**

Een commissielid maakt de volgende opmerkingen :

1. Inzake ruimtelijke ordening kunnen slechts moeilijk nauwkeurige inlichtingen van de Regering bekomen worden. Het Departement heeft derden met gewestelijke studies belast. In mijn streek zijn de openbare besturen echter niet op de hoogte van de studies die er zouden gedaan worden.

2. Het Bestuur van de Stedebouw reikt jaarlijks ruim 53.000 bouwvergunningen en 8.000 verkavelingsvergunningen uit. Het is onmogelijk jaarlijks 60.000 vergunningen met kennis van zaken te verlenen. Het Bestuur van de Stedebouw mag zichzelf niet afbreken door het naspeuren van kleinigheden. Hoe komt het dat men aanvragen kan verwerpen zonder daarvoor geldige argumenten aan te voeren ? Vergunningen worden geweigerd op grond van de meest subjectieve redenen. Voor een afsluiting is thans een volledig dossier vereist ! Wil men hiermee beduiden dat de gemeentebesturen volkomen onbevoegd zijn ?

A quoi le Ministre répond :

1. L'aménagement du territoire est une chose extrêmement difficile. Il faut étudier le sol, les voies de communication, la population, les sources d'énergie électrique, etc. En fonction de tout cela, on discute l'implantation économique et humaine. Le Ministre souhaite que les bureaux d'étude gardent le contact avec les administrations communales.

2. Pour les autorisations de bâtir, on donne vingt autorisations par jour. Une grande partie de celles-ci ne viennent pas à l'administration centrale. Parfois la commune n'est pas d'accord, parfois l'intéressé. C'est dans ces cas-là qu'il faut un arrêté royal. Quand il s'agit d'une autorisation ou d'un refus de bâtir, j'examine le dossier. Pour refuser les autorisations, il faut un motif valable.

Si une commune a adopté un plan d'aménagement, on doit refuser ce qui est contraire aux prescriptions de ce plan. Au point de départ de la loi sur l'urbanisme, il y a le souci d'esthétique. Parfois on met une clôture et un garage qui ne conviennent pas. La liberté, c'est aussi la liberté d'autrui.

**

VI. Les travaux subsidiés.

Qu'envisage M. le Ministre pour hâter l'examen des dossiers de travaux subsidiés ?

Auparavant on connaissait trois stades pour tous les travaux subsidiés : la dérogation, la promesse de principe, la promesse ferme.

M. Vanaudenhove y a déjà apporté une simplification.

M. le Ministre pourrait-il communiquer quelles améliorations M. Vanaudenhove a effectuées en son temps et quelles améliorations ont été maintenues ?

D'après le Ministre, les mesures promulguées par M. Vanaudenhove concernant les travaux des pouvoirs subordonnés pour lesquels un subside de l'Etat est demandé et qui relèvent exclusivement du département des Travaux publics, ont fait l'objet de :

1. L'arrêté royal du 22 octobre 1959 (*Moniteur belge* du 7 novembre 1959) et circulaire n° 1064 du 12 novembre 1959, et l'arrêté royal du 1^{er} février 1960 (*Moniteur belge* du 23 février 1960) dans lesquels est essentiellement prévu que le subside est financé par le Crédit Communal de Belgique et que le montant de l'intervention de l'Etat est fixé forfaitairement;

2. La circulaire n° 1065 du 18 février 1960;

3. En outre, M. le Ministre Vanaudenhove avait, avec MM. les Gouverneurs de province, et sans intervention de l'administration, établi des listes, respectivement

Waarop de Minister antwoordt :

1. De ruimtelijke ordening is een uiterst moeilijke zaak. Zij vergt de studie van de bodem, de verkeerswegen, de bevolking, de elektrische-energiebronnen enz. In functie van dit alles wordt de economische en menselijke vestiging besproken. De Minister wenst dat de studiebureaus contact houden met de gemeentebesturen.

2. Wat de bouwvergunningen betreft, er worden er twintig per dag uitgereikt. De meeste van die vergunningen komen niet op het hoofdbestuur. Soms is het de gemeente, soms de belanghebbende die niet akkoord gaat. Voor die gevallen is een koninklijk besluit vereist. Betreft het een bouwvergunning of een weigering daarvan, dan onderzoek ik het dossier. Alleen om geldige redenen worden vergunningen geweigerd.

Wanneer een gemeente een plan van aanleg aangenomen heeft, moeten alle met dat plan strijdige voorschriften geweigerd worden. De wet op de stedenbouw is uitgegaan van esthetische overwegingen. Soms plaatst men een afsluiting of een garage die niet past. De vrijheid is ook de vrijheid van de anderen.

**

VI. Gesubsidieerde werken.

Wat is de Minister voornemens te doen om het onderzoek van de dossiers van gesubsidieerde werken te bespoedigen ?

Vroeger waren er drie stadia voor alle gesubsidieerde werken : afwijking, principiële toezegging, vaste toezegging.

De heer Vanaudenhove heeft de zaken vereenvoudigd.

Zou de Minister kunnen mededelen welke verbeteringen door de heer Vanaudenhove in zijn tijd werden aangebracht en welke verbeteringen gehandhaafd zijn gebleven ?

Volgens de Minister zijn de maatregelen die de heer Vanaudenhove heeft uitgevaardigd betreffende de werken van de ondergeschikte besturen, waarvoor een Rijkstoelage wordt gevraagd en die uitsluitend onder het Departement van Openbare Werken vallen, neergelegd in :

1. Het koninklijk besluit van 22 oktober 1959 (*Belgisch Staatsblad* van 7 november 1959), de circulaire n° 1064 van 12 november 1959 en het koninklijk besluit van 1 februari 1960 (*Belgisch Staatsblad* van 23 februari 1960), waarin hoofdzakelijk bepaald is dat de toelage gefinancierd wordt door het Gemeentekrediet van België en dat het bedrag van de rijkstoelage forfaitair wordt vastgesteld;

2. De circulaire n° 1065 van 18 februari 1960;

3. Daarenboven had Minister Vanaudenhove, samen met de provinciegouverneurs, zonder tussenkomst van de administratie, voor 1961, 1962 en 1963 lijsten opge-

pour 1961, 1962 et 1963, des travaux qui seraient subventionnés par l'Etat.

**

Pour ce qui concerne le point 1 : il est toujours d'application. A partir de 1963, la loi budgétaire a de plus étendu la formule de financement par le Crédit Communal de Belgique pour la plupart des travaux effectués par les provinces, les administrations communales et les C.A.P. Il semble souhaitable d'élargir la formule d'intervention maximale « forfaitaire » pour les travaux précités; exception serait seulement faite pour la réfection des bâtiments et restauration des monuments classés (ces derniers gérés par la loi du 7 août 1931).

Pour ce qui concerne le point 2 : la non-introduction, avant l'octroi de la promesse de principe de subvention, des projets dont l'estimation est en dessous de 5.000.000 de francs, a provoqué des difficultés : les renseignements qui peuvent être puisés dans l'avant-projet, ne permettent pas, le plus souvent, de juger en connaissance de cause dans quelle mesure les travaux sont susceptibles de subvention; également beaucoup de cahiers spéciaux des charges incluent des clauses qui ne correspondent pas aux instructions du département : la constatation de ces clauses après l'adjudication a donné lieu à des complications si bien qu'on a dû procéder à des réadjudications — ce qui signifie des retards dans l'exécution des travaux.

Pour y remédier, le département doit, dans la plupart des cas, avoir connaissance du projet complet.

Il y a d'ailleurs lieu de souligner que cette formalité est insignifiante en ce qui concerne le retard, mais, par contre, elle a le grand avantage d'éviter des complications (lors de l'adjudication).

Pour le reste, la circulaire n° 1065 est d'application.

Pour ce qui concerne le point 3 : les successeurs de M. Vanaudenhove ne se sont pas tenus au « programme » (listes), que le promoteur lui-même n'avait d'ailleurs pas entièrement respecté.

Il semble pourtant souhaitable d'établir, au moins un an à l'avance, la liste des travaux qui seraient subventionnés. Cette façon d'agir peut permettre un examen aisé des dossiers.

**

Il y a lieu d'insister sur les points suivants (p. ex. par circulaire aux Gouverneurs) :

a) ne pas faire établir des projets pour lesquels des communes ne possèdent pas de moyens financiers suffisants;

b) transmettre les dossiers d'adjudication au département, avec un rapport justificatif (c'est-à-dire en ce qui concerne les prix demandés) et les propositions, dans les trois semaines qui suivent l'ouverture des soumissions. Pour les églises et les presbytères les dossiers

steld van de werken waarvoor de Staat toelagen zou verlenen.

**

Wat betreft punt 1 : het is nog altijd van toepassing. Met ingang van 1963 heeft de begrotingswet bovendien de financiering door het Gemeentekrediet van België uitgebreid tot de meeste werken van de provinciën, de gemeentebesturen en de C.O.O.'s.

Het lijkt wenselijk ook de formule van de « forfaitaire » maximum-toelage voor de vorenbedoelde werken te verruimen; uitzondering zou alleen worden gemaakt voor het herstel van gebouwen en de restauratie van geklasseerde monumenten (deze worden beheerst door de wet van 7 augustus 1931).

Wat betreft punt 2 : de regel dat de plannen die op minder dan 5.000.000 frank worden geraamd, niet meer worden ingediend vóór de principiële toezegging van toelagen, heeft moeilijkheden teweeggebracht : de inlichtingen die in het voorontwerp te vinden zijn, volstaan meestal niet om met kennis van zaken te oordelen in hoeverre de werken gesubsidieerd kunnen worden; bovendien staan in vele bijzondere bestekken ook voorwaarden die niet beantwoorden aan de onderrichtingen van het Departement ; na de aanbesteding kwamen die voorwaarden aan het licht, wat aanleiding was tot verwikkelingen, met het gevolg dat de werken opnieuw aanbesteed dienden te worden, zodat de uitvoering van de werken vertraging leed.

Om dat te voorkomen moet het Departement in de meeste gevallen kennis hebben van het gehele ontwerp.

Op te merken valt trouwens dat die formaliteit slechts een onbeduidende vertraging veroorzaakt, maar het grote voordeel biedt dat verwikkelingen (bij de aanbesteding) worden vermeden.

Voor het overige is de circulaire n° 1065 nog toepasselijk.

Wat betreft punt 3 : de opvolgers van de heer Vanaudenhove hebben zich niet gehouden aan het « programme » (lijsten), dat de promotor zelf trouwens ook niet volledig had nageleefd.

Toch lijkt het wenselijk ten minste één jaar van tevoren de lijst vast te stellen van de werken die gesubsidieerd zouden worden. Hierdoor zal het onderzoek van de dossiers vlotter kunnen verlopen.

**

Op de volgende punten moet de klemtoon worden gelegd (bijvoorbeeld bij circulaire aan de gouverneurs) :

a) geen plannen doen opmaken waarvoor de financiële middelen van de gemeenten niet toereikend zijn;

b) de aanbestedingsdossiers binnen drie weken na de opening van de inschrijvingen aan het Departement doorzenden met een verantwoordingsverslag (d.w.z. wat betreft de gevraagde prijzen) en de voorstellen. Voor de kerken en de pastorieën zou de gouverneur de

d'adjudication devraient être envoyés par le Gouverneur directement au Département des Travaux publics;

c) les états d'avancement et les décisions justifiées pour prolongation du délai d'exécution doivent être envoyés au Département dans les quinze jours;

d) les décomptes finaux doivent être introduits auprès du département, dans la forme souhaitée et avec des propositions chiffrées, dans les trois mois après la réception provisoire des travaux.

*
**

VII. Bâtiments.

A une question relative aux Casernes de Gendarmerie et autres bâtiments publics (postes, églises, ...) le Ministre répond en signalant que les crédits pour les bâtiments n'ayant pu atteindre le niveau souhaitable, ce sera là une question à revoir dans un proche avenir en collaboration avec divers Ministres intéressés pour établir des ordres de priorité.

Un autre commissaire s'intéresse au Lycée pour jeunes filles à Mons.

Le chantier a été ouvert il y a 7 ans. Quel est le montant des investissements réalisés jusqu'à ce jour ?

Est-il exact que des travaux supplémentaires ont été nécessaires par suite de manque d'entretien ?

REPONSE DU MINISTRE.

Le montant des investissements réalisés jusqu'à ce jour s'élève à 93.935.408 francs.

De plus, un crédit de 1.510.000 francs a été engagé pour l'achat d'un terrain pour cet établissement scolaire, ce qui porte le montant total des engagements à 95.445.408 francs.

Il n'a pas été nécessaire d'effectuer des travaux supplémentaires par suite de manque d'entretien.

*
**

Existe-t-il un programme pour les bâtiments publics de la province du Luxembourg ? Si oui, je voudrais en connaître la teneur avec les dates envisagées pour leur réalisation.

Si la réponse est négative, le Ministre ne croit-il pas que ce programme devrait être établi immédiatement ? J'insiste particulièrement sur le centre administratif d'Arlon pour lequel votre prédécesseur avait prévu le commencement des travaux éventuellement en 1964. Dans le cas où cette date serait postposée, quelle en est la cause ? Quelle serait la nouvelle date prévue ?

A ce sujet il y a lieu de signaler que l'Etat paie actuellement pour la location et l'entretien de 12/13 bâtiments dispersés à tous les coins de la Ville, la somme de plus ou moins 950.000 francs par an; que ces bâtiments sont occupés par 350/400 agents.

aanbestedingsdossiers rechtstreeks aan het Departement van Openbare Werken dienen door te zenden;

c) de staten van de stand der werken en de met redenen omklede beslissingen tot verlenging van de uitvoeringstermijn moeten binnen vijftien dagen aan het Departement worden gezonden;

d) de eindverrekeningen moeten binnen drie maanden na de voorlopige oplevering van de werken bij het Departement worden ingediend in de gewenste vorm en met becijferde voorstellen.

*
**

VII. Gebouwen.

Op een vraag betreffende de rijkswachtkazernes en andere openbare gebouwen (posterijen, kerken, enz.) antwoordt de Minister dat de kredieten voor gebouwen niet het gewenste bedrag hebben bereikt, zodat het probleem eerlang zal moeten worden herzien in overleg met de verschillende betrokken ministers, ten einde een orde van voorrang te bepalen.

Een ander lid stelt een vraag in verband met het lyceum voor meisjes te Bergen.

Met de werken is 7 jaar geleden begonnen. Hoeveel is er tot nog toe geïnvesteerd ?

Is het juist dat bijkomende werken noodzakelijk waren wegens gebrek aan onderhoud ?

ANTWOORD VAN DE MINISTER.

Het bedrag van de investeringen beloopt op heden 93.935.408 frank.

Daarenboven is een krediet van 1.510.000 frank vastgelegd voor de aankoop van een grond, wat het totale bedrag van de vastleggingen op 95.445.408 frank brengt.

Bijkomende werken wegens gebrek aan onderhoud behoeften er niet te worden uitgevoerd.

*
**

Bestaat er een programma voor de openbare gebouwen van de provincie Luxemburg ? Zo ja, wat behelst het en welke data zijn voor de uitvoering ervan bepaald ?

Zo niet, is de Minister dan niet van oordeel dat zulk een programma onmiddellijk opgemaakt zou moeten worden ? Dit geldt in het bijzonder voor het administratief centrum te Aarlen, waarmede, volgens de ambtsvoorganger van de Minister, eventueel in 1964 een aanvang zou worden gemaakt. Als die datum verschoven wordt, wat is dan de reden daarvan ? Wat is de nieuwe gestelde datum ?

Op te merken valt dat de Staat op dit ogenblik voor huur en onderhoud van 12 of 13 gebouwen over de gehele stad, ongeveer 950.000 frank per jaar betaalt en dat in die gebouwen 350 à 400 ambtenaren werkzaam zijn.

REPONSE.

Ci-après la liste des travaux envisagés pour la province du Luxembourg.

Le millésime qui figure sur cette liste est celui de l'année au cours de laquelle l'étude pourra être achevée compte tenu de son état d'avancement actuel.

Toutefois, il faut signaler que la date de l'exécution de ces travaux sera tributaire des disponibilités budgétaires.

En ce qui concerne la construction d'écoles, la détermination du programme est du ressort du Département de l'Education Nationale et de la Culture que la chose concerne.

Quant au centre administratif d'Arlon, le début d'exécution ne pourra se faire en 1964 comme il avait été prévu initialement et ce du fait que les locaux de la gendarmerie ne seront totalement évacués qu'au cours de l'année 1965 et que les besoins des services occupant le centre ne sont pas encore tous en ma possession.

En tout état de cause, les auteurs privés ont été invités à entamer l'étude du centre et à fournir les premières esquisses d'implantation pour le 30 avril 1964.

Centres Administratifs.

Barvaux	fin 1964	12	M.
Arlon	fin 1965	250	M.
	1 ^{re} tranche		
Athus	1965	18	M.
Habay	1965	6	M.
St Vith	1964	15	M.
Virton	1966	18	M.
Florenville	1966	12	M.
Bastogne	1964	12,5	M.
Neufchâteau	1964	26	M.
St Hubert	1965	9	M.

Postes.

Gouvy	1965	3	M.
Houffalize (garages)	1964	½	M.
Libramont (garages)	1964	9	M.
Stavelot	1965	2	M.

Finances

Bras-Wardin (Douanes)	1964	0,8	M.
Florenville (Douanes)	1965	2	M.
Manderfeld (Douanes)	1965	2	M.

Intérieur.

Libramont (Grand Garde)	1964	6	M.
-------------------------	------	---	----

Justice

St Hubert (C.P.A.)	1964	18	M.
--------------------	------	----	----

Ponts et Chaussées.

Stavelot (Régie)	1965	3,5	M.
------------------	------	-----	----

ANTWOORD.

Hierna volgt de lijst van de werken voor de provincie Luxemburg.

Het jaartal op die lijst is het jaar waarin de studie afgesloten zal kunnen worden, rekening gehouden met de huidige stand van zaken.

De datum waarop de werken uitgevoerd zullen worden, zal evenwel afhangen van de begrotingsmiddelen.

Voor het bouwen van scholen behoort het programma te worden vastgesteld door het departement van Nationale Opvoeding en Cultuur dat terzake bevoegd is.

Met het administratief centrum te Aarlen zal in 1964 niet kunnen begonnen worden zoals aanvankelijk was voorzien, omdat de gebouwen van de rijkswacht slechts in 1965 geheel ontruimd zullen zijn en de behoeften van de diensten die in het centrum moeten worden ondergebracht, mij nog niet alle zijn medegedeeld.

In ieder geval werden reeds particulieren uitgenodigd om een studie van het centrum te maken en tegen 30 april 1964 de eerste schetsen te leveren.

Administratieve centra.

Barvaux	einde 1964	12	M.
Aarlen	einde 1965	250	M.
	1 ^{ste} gedeelte		
Athus	1965	18	M.
Habay	1965	6	M.
St Vith	1964	15	M.
Virton	1966	18	M.
Florenville	1966	12	M.
Bastenaken	1964	12,5	M.
Neufchâteau	1964	26	M.
St Hubert	1965	9	M.

Posterijen.

Gouvy	1965	3	M.
Houffalize (garages)	1964	½	M.
Libramont (garages)	1964	9	M.
Stavelot	1965	2	M.

Financiën

Bras-Wardin (Douanen)	1964	0,8	M.
Florenville (Douanes)	1965	2	M.
Manderfeld (Douanen)	1965	2	M.

Binnenlandse Zaken.

Libramont (Grand Garde)	1964	6	M.
-------------------------	------	---	----

Justitie.

St Hubert (P.L.C.)	1964	18	M.
--------------------	------	----	----

Bruggen en Wegen.

Stavelot (Regie)	1965	3,5	M.
------------------	------	-----	----

Gendarmerie.

Bihain	1965	9	M.
Champlon	1965	6	M.
Marche	1965	15	M.
Florenville	1966	8	M.
Halanzu	1966	7	M.
Libin	1965	8	M.
Robertville	1965	8	M.
Vielsalm	1964	2	M.
Stavelot	1965	8	M.
Bouillon	1966	15	M.
Durbuy	1965	8	M.

**

Nassogne : Travaux seront entamés début avril	8,5	M.
Arlon : 4 ^e tranche (Adjudication fin 1963 — dossier à soumettre fin mars à l'approbation du Ministre).	13	M.

Education Nationale.

Gouvy	1965	50	M.
Houffalize	1964		
	(1 ^{re} tranche)	15	M.
	(2 ^e tranche)	25	M.
Malmedy	1964	47	M.
	(2 ^e tranche)		
Malmedy Pensionnat	1964	42	M.
Marche P.M.S.	1964	3,8	M.
Marche Pensionnat	1965	28	M.
Stavelot Pensionnat	1965	30	M.
St Vith E.M. conciergerie	1965	0,8	M.
Martelange E.M.	1965	54	M.
Martelange Pensionnat	1965	65	M.
Musson E.P.	1964	10	M.
Musson E.T.	1964	26	M.
Virton E.N.	1965	75	M.
Marche A.R.	1964	31	M.
	(2 ^e tranche)		
Stavelot	1964	58	M.
	(2 ^e tranche)		
Vielsalm E.M.	1964	41	M.
Wellin E.M.	1964	25	M.
Bastogne Pensionnat	1964	32	M.
Bertrix A.R. Pensionnat	1964	17	M.
	(3 ^e tranche)		
Libramont E.T.	1964	88	M.
	(1 ^{re} tranche)		
Neufchâteau A.R.	1964	42	M.
St Hubert Pensionnat	1965	12	M.
Arlon E.T. Pensionnat	1965	50	M.
Arlon Ecole	1964	110	M.
Halanzu E.P.	1964	21	M.
Izel I.T.A. (extension Section Technique)	1964	38	M.
Izel Pensionnat Garçons	1965	12	M.
Izel Plaine sport	1964	0,7	M.

Rijkswacht.

Bihain	1965	9	M.
Champlon	1965	6	M.
Marche	1965	15	M.
Florenville	1966	8	M.
Halanzu	1966	7	M.
Libin	1965	8	M.
Robertville	1965	8	M.
Vielsalm	1964	2	M.
Stavelot	1965	8	M.
Bouillon	1966	15	M.
Durbuy	1965	8	M.

**

Nassogne : Met de werken zal begin april een aanvang worden gemaakt.	8,5	M.
Aarlen : 4 ^e gedeelte (Aanbesteding einde 1963 — dossier einde maart aan de Minister ter goedkeuring voor te leggen).	13	M.

Nationale Opvoeding.

Gouvy	1965	50	M.
Houffalize	1964		
	(1 ^{ste} gedeelte)	15	M.
	(2 ^e gedeelte)	25	M.
Malmedy	1964	47	M.
	(2 ^e gedeelte)		
Malmedy Pensionaat	1964	42	M.
Marche P.M.S.	1964	3,8	M.
Marche Pensionaat	1965	28	M.
Stavelot Pensionaat	1965	30	M.
St Vith E.M. portiershuis	1965	0,8	M.
Martelange E.M.	1965	54	M.
Martelange Pensionaat	1965	65	M.
Musson E.P.	1964	10	M.
Musson E.T.	1964	26	M.
Virton E.N.	1965	75	M.
Marche A.R.	1964	31	M.
	(2 ^e gedeelte)		
Stavelot	1964	58	M.
	(2 ^e gedeelte)		
Vielsalm E.M.	1964	41	M.
Wellin E.M.	1964	25	M.
Bastogne Pensionaat	1964	32	M.
Bertrix A.R. Pensionaat	1964	17	M.
	(3 ^e gedeelte)		
Libramont E.T.	1964	88	M.
	(1 ^e gedeelte)		
Neufchâteau A.R.	1964	42	M.
St Hubert Pensionaat	1965	12	M.
Aarlen E.T. Pensionaat	1965	50	M.
Aarlen School	1964	110	M.
Halanzu E.P.	1964	21	M.
Izel I.T.A. (Uitbreiding Technische Afdeling)	1964	38	M.
Izel (Jongenspensionaat)	1965	12	M.
Izel Sportplein	1964	0,7	M.

Education Nationale — Pavillons R.T.G.

Sibret E.P.	1964	7 M.
	(1 ^{re} tranche)	
Libramont E.T.	1964	2 M.
Gouvy E.M.	1964	4 M.
Wellin E.M. Ateliers	1964	5 M.
Libin E.P. Gymnase	1964	1,6 M.
Tintigny E.P. Gymnase	1964	1,6 M.
Barvaux E.P. Gymnase	1964	1,6 M.
Paliseul E.P. Gymnase	1964	1,5 M.

VIII. Divers.

Un commissaire pose trois questions relatives à la région bruxelloise :

1. M. Merlot a renoncé au projet de voie de pénétration à Jette. Va-t-on revenir sur cette décision ?

2. Quid concernant le grand Ring de Bruxelles ?

3. Le Centre administratif n'avance pas. A quand son occupation ?

LE MINISTRE REPOND.

1. Nous abandonnons le système de voie de pénétration par Jette. Nous choisirons le système des raccords à la voie circulaire.

2. En ce qui concerne le Grand Ring de Bruxelles, le programme des investissements du Gouvernement prévoit une première tranche de 250 millions d'engagements à partir de 1965.

En principe, la première section qui sera entamée sera celle allant de Grand-Bigard vers Forest en vue d'assurer une grande liaison nord-sud en combinaison avec la construction de l'autoroute Bruxelles-Mons.

J'espère que le programme prévu pourra être respecté.

3. Centre administratif.

Le parking B est déjà occupé et l'exploitation a été confiée à une Société privée par le canal du Ministère des Finances.

En ce qui concerne les Bloes C et G, ceux-ci pourraient être terminés et mis en exploitation vers le 1^{er} mai 1965.

Toutefois, il convient de faire donner une solution à la question du chauffage ou de la source du chauffage :

- par le chauffage de la ville de Bruxelles (Interurbain)
- ou le chauffage par le gaz.

Une décision interviendra prochainement à ce sujet.

**

Un membre du Sénat plaide en faveur de la Province du Limbourg qui, hormis l'autoroute, a été fort négligée récemment. L'infrastructure est déficiente.

Nationale Opvoeding — Paviljoenen R.T.G.

Sibret E.P.	1964	7 M.
	(1 ^o gedeelte)	
Libramont E.T.	1964	2 M.
Gouvy E.M.	1964	4 M.
Wellin E.M. Werkplaatsen	1964	5 M.
Libin E.P. Gymnasium	1964	1,6 M.
Tintigny E.P. Gymnasium	1964	1,6 M.
Barvaux Gymnasium	1964	1,6 M.
Paliseul E.P. Gymnasium	1964	1,5 M.

VIII. Problemen van verschillende aard.

Een lid stelt drie vragen in verband met het Brusselsse :

1. De heer Merlot heeft afgezien van het project van invalswegen te Jette. Zal op deze beslissing teruggekomen worden ?

2. Quid met de Grote Ring van Brussel ?

3. Het Administratief Centrum schiet maar niet op. Wanneer zal het betrokken kunnen worden ?

ANTWOORD VAN DE MINISTER.

1. Wij zien af van de invalsweg over Jette. Onze voorkeur gaat naar verbindingswegen met de ringweg.

2. Voor de Grote Ring van Brussel is op het investeringsprogramma van de Regering een eerste tranche van 250 miljoen vastleggingskredieten vanaf 1965 uitgetrokken.

In principe zal het vak van Groot-Bijgaarden naar Vorst eerst aangelegd worden om een grote verbinding van noord naar zuid tot stand te brengen in samenhang met de aanleg van de autosnelweg Brussel-Bergen.

Ik hoop dat het ontworpen programma uitgevoerd zal kunnen worden.

3. *Administratief Centrum* : De parkeerplaats B is reeds in gebruik en de exploitatie ervan werd door bemiddeling van het Ministerie van Financiën aan een particuliere maatschappij toevertrouwd.

De blokken C en G zouden tegen 1 mei 1965 voltooid en in gebruik genomen kunnen worden.

Er dient evenwel een oplossing te worden gevonden voor het vraagstuk van de verwarming of van de verwarmingsbron :

- door de verwarming van de stad Brussel (Intercommunaal) ;
- of met gas.

Een beslissing zal binnenkort worden genomen.

**

Een lid van de Senaat pleit ten gunste van de provincie Limburg die, de autosnelweg buiten beschouwing gelaten, tot dusver erg werd verwaarloosd. De intra-

Par exemple, il n'y a pas de pont enjambant la Meuse entre Maaseik et Maastricht.

Le Ministre répond qu'en 1963, on a prévu 92 millions pour les routes ordinaires du Limbourg et que les crédits alloués dans une région du pays constituant un tout, il est fort injuste de ne pas tenir compte des crédits alloués pour l'autoroute, pour la zone industrielle de Genk et pour le Canal Albert.

**

Un commissaire pose au Ministre les trois questions suivantes :

1. Continuera-t-on les travaux d'élargissement du Canal Albert dans la région de Geel tels que prévus dans le plan du comité consultatif régional ?

2. On ne fait pas assez pour prévenir les accidents sur les autoroutes. Lors de gel ou lors de chutes de neige, on ne prend pas assez de mesures.

3. Pour le premier trimestre, on a demandé 120 millions pour les travaux d'infrastructure en Campine. A-t-on débloqué les crédits ?

A quoi le Ministre répond :

1. Lors de l'élargissement du Canal Albert, on doit penser aux écluses. Ainsi, on a prévu 205 millions pour l'écluse de Genk. L'élargissement s'effectue d'après le planning prévu.

2. Pour combattre les conséquences du gel et des chutes de neige, on a dépensé en 1963 environ 150 millions de francs.

3. Le problème de l'infrastructure de la Campine préoccupe le Ministre; 48 millions ont été prévus dès maintenant pour le chemin industriel. La deuxième partie des travaux du chemin industriel est à l'étude mais ne sera pas exécutée avant le troisième trimestre.

**

Un commissaire souhaite une circulaire du Département enjoignant la préservation des digues dans les Polders.

Depuis 1951, il dénonce régulièrement l'état de délabrement que présente la région du Rupel dont le Ministre a pu se rendre compte lors d'une visite sur place. De nombreux et importants puits résultant de l'extraction de l'argile restent à l'abandon et dévalorisent tous les terrains et la région.

Pas moins de trois commissions ont fonctionné qui ont remis trois rapports dont le dernier date de juin 1963.

Il insiste pour une solution à ce problème.

D'après le Ministre, en général l'état d'entretien des digues de l'Etat le long du Rupel est satisfaisant. Des travaux devraient être exécutés aux digues communales et poldériennes sur le territoire de la commune de

structuur is gebrekkig. Zo bijvoorbeeld is er tussen Maaseik en Maastricht geen enkele brug over de Maas.

De Minister antwoordt dat in 1963 92 miljoen werd uitgetrokken voor de gewone wegen van Limburg. Aangezien de voor één streek toegekende kredieten een geheel vormen, is het volgens hem zeer onrechtvaardig geen rekening te houden met de kredieten voor de autosnelweg, voor de industriezone van Genk en voor het Albertkanaal.

**

Een lid stelt de Minister de drie onderstaande vragen :

1. Zullen de verbredingswerken van het Albertkanaal in de streek van Geel worden voortgezet zoals voorzien is in het plan van het gewestelijk comité van advies ?

2. Er wordt niet genoeg gedaan om de ongevallen op de autosnelwegen te voorkomen. Bij vorst of sneeuwval blijven toereikende maatregelen uit.

3. Voor het eerste kwartaal is een bedrag van 120 miljoen aangevraagd voor infrastructuurwerken in de Kempen. Werden de kredieten vrijgegeven ?

De Minister antwoordt hierop het volgende :

1. Bij de verbreding van het Albertkanaal dient ook aan de sluisen te worden gedacht. Aldus is 205 miljoen uitgetrokken voor de sluis van Genk. De verbreding wordt volgens plan uitgevoerd.

2. Om de gevolgen van vorst en sneeuwval tegen te gaan werd in 1963 ongeveer 150 miljoen frank uitgegeven.

3. Het vraagstuk van de infrastructuur van de Kempen heeft de aandacht van de Minister. Voor de industrieweg is thans reeds 48 miljoen uitgetrokken. Het tweede gedeelte van de werken voor de industrieweg wordt thans bestudeerd, maar zal niet vóór het derde kwartaal worden uitgevoerd.

**

Een lid vraagt dat de bescherming van de polderdijken bij een circulaire van het Departement zou worden opgelegd.

Sedert 1951 stelt hij geregeld het verval van de Rupelstreek aan de kaak en de Minister heeft zich van deze toestand rekenschap kunnen geven tijdens een bezoek ter plaatse. De vele uitgestrekte putten als gevolg van de kleiwinning blijven daar ongebruikt liggen, doen de grond in waarde verminderen en ontsieren de streek.

Niet minder dan drie commissies hebben de zaak onderzocht en drie verslagen ingediend, het laatste in juni 1963.

Hij vraagt met aandrang dat dit vraagstuk zou worden opgelost.

Volgens de Minister is de staat van onderhoud van de rijksdijken langs de Rupel bevredigend. Op het grondgebied van de gemeente Willebroek en in de polder van Willebroek, Oost-Heindonk, Heffen en Blaasveld

Willebroek et dans le polder de Willebroek Oost-Heyndonk - Heffen et Blaasveld. L'extension du polder précitée est envisagée et des travaux aux digues sont en voie de préparation.

Les administrations poldériennes peuvent toujours prétendre à une subvention de la part du Ministère de l'Agriculture et de la Province. Mon Département peut, en application de l'article 102 de la nouvelle loi sur les polders, exécuter intégralement les travaux aux frais de l'Etat s'il s'agit de travaux de digues dont l'exécution est jugée d'importance générale.

Il n'a pas encore été décidé quelle sera la nature de la subvention de l'Etat pour les travaux dont question plus haut.

Le programme des travaux à exécuter en 1964 dans l'Escaut maritime et ses affluents comprend, entre autres, des travaux de remise au gabarit du Rupel par dragages.

Les produits sableux de bonne qualité provenant de ces dragages seront déversés dans les fosses à argile abandonnées de Boom.

En ce qui concerne le problème des fosses à argile abandonnées de Boom et de la région du Rupel en général, il faut rappeler que le Ministre des Affaires économiques a institué en 1957 une commission chargée d'examiner la situation créée dans la région du Rupel par l'exploitation intensive des terrains argileux.

Cette commission dans laquelle siègent des délégués du Ministère des Affaires économiques, du Ministère de l'Emploi et du Travail et du Département des travaux publics, a présenté son rapport le 10 juin 1963.

Ce rapport est examiné dans les divers départements précités en vue de l'adoption de mesures concrètes.

La mission donnée par mon prédécesseur à l'Association du Plan régional Escaut-Dyle comprend également la région du Rupel. L'étude faite préalablement par le Syndicat d'Etude « Région du Rupel » a été reçue et payée par mon Département. Si ce groupe d'étude « Région du Rupel » désire exécuter les missions comme sous-traitant de l'Association Escaut-Dyle, je n'y vois aucun inconvénient et il paraît qu'également l'Association Escaut-Dyle serait d'accord à ce sujet.

**

Au sujet de la *Durme*, un commissaire pose les questions suivantes :

— Quelles sont les perspectives actuelles en ce qui concerne le rétablissement du régime de flux et de reflux ?

Voilà plusieurs années déjà que l'on a promis une solution.

— Qu'advient-il de l'enlèvement de la digue jetée dans la *Durme* à Lokeren ? Un barrage mobile sera-t-il construit dans cette ville ?

— Qu'en est-il de l'expropriation de terrains en vue de l'aménagement de « potpolders » destinés à faciliter

zouden werken aan de gemeente- en polderdijken moeten worden uitgevoerd. De uitbreiding van de voornoemde polder wordt overwogen en werken aan de dijken zijn in voorbereiding.

De polderbesturen kunnen altijd aanspraak maken op subsidiëring door het Ministerie van Landbouw en de provincie. Mijn Departement kan, met toepassing van artikel 102 van de nieuwe wet op de polders, de werken aan dijken geheel op Staatskosten laten uitvoeren, wanneer die werken van algemeen belang wordt geacht.

Er is nog niets beslist omtrent de aard van de rijks-toelage voor de voornoemde werken.

Het programma van de werken die in 1964 in de Zeeschelde en haar bijrivieren moeten worden uitgevoerd omvat onder meer baggerwerken in de Rupel om haar profiel te herstellen.

Het zand van goede kwaliteit dat van deze baggerwerken voortkomt, zal in de niet meer gebruikte kleiputten in de streek van Boom worden gespoten.

Wat betreft de niet meer gebruikte kleiputten van Boom en van de Rupelstreek in het algemeen, dient erop te worden gewezen dat de Minister van Economische Zaken in 1957 een commissie heeft ingesteld met als opdracht de toestand te onderzoeken welke in de Rupelstreek ontstaan was als gevolg van de intensieve exploitatie van de kleigrond.

Deze commissie, waarin afgevaardigden van het Ministerie van Economische Zaken, van het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid en van het Departement van Openbare Werken zitting hebben, heeft op 10 juni 1963 haar verslag ingediend.

Dit verslag wordt in de voornoemde departementen onderzocht om concrete maatregelen uit te werken.

De opdracht door mijn voorganger aan de Vereniging voor het Streekplan Schelde-Dijle gegeven, slaat ook op de Rupelstreek. De studie die vooraf werd gemaakt door het Studiesyndicaat « Rupelstreek » werd door mijn Departement ontvangen en betaald. Indien die studiegroep « Rupelstreek » verlangt opdrachten uit te voeren als onderaannemer van de Vereniging Schelde-Dijle, heb ik daar geen enkel bezwaar tegen en ook de Vereniging Schelde-Dijle blijkt hiermee akkoord te gaan.

**

In verband met de *Durme* stelt een commissielid de volgende vragen :

— Wat zijn de vooruitzichten inzake herstelling van het regime ebbe en vloed ?

Sedert jaren werd een oplossing beloofd.

— Quid voor het wegnemen van de dam die te Lokeren in de *Durme* werd geworpen ? Wordt te Lokeren een beweegbare stuw gebouwd ?

— Quid voor de onteigening van gronden tot het inrichten van potpolders teneinde de natuurlijke

le curage naturel du lit de la rivière (indemnité pour le manque à gagner des dernières années dans la région située entre Lokeren et Hamme) ?

— Examen de la possibilité d'une intervention, en amont de Lokeren, dans les frais de pompage sur les terres de culture dans les polders et wateringues.

— Frais couverts depuis plusieurs années pour les usagers et les propriétaires et dont ils devraient également être indemnisés.

— Ces terrains auraient fort bien pu perdre toute valeur si les intéressés n'avaient eu le courage d'aménager ces polders et wateringues.

En ce qui concerne les routes de la zone du canal Gand-Terneuzen, le Commissaire attire l'attention sur la route qui va de la Chaussée de Termonde (Gand) à Zelzate. Il attire également l'attention sur la route Kalloo-Doel.

Les travaux du Moervaart prévoient-ils un changement des gabarits ?

Pour la route Anvers-Côte, il demande si le tracé est fixé définitivement jusque Zelzate.

A quoi le Ministre répond :

Le régime de la Durme doit être revu.

La route qui va de la Chaussée de Termonde à Zelzate n'est pas prévue actuellement au budget.

Pour le Moervaart, on prévoit le gabarit de 2.000 tonnes jusqu'à Zaffelare.

Le tronçon Saint-Nicolas-Hulst fera l'objet de travaux prochainement, dès que le deuxième tronçon sera terminé.

**

Un commissaire évoque les problèmes ci-après :

1. Le commissaire remercie le Ministre pour les travaux faits devant la gare de Louvain. Il faudrait cependant un tunnel à cet endroit.

2. Le trafic Anvers-Liège passe par Louvain (par le Mont César et la ville). Le trafic Anvers-Namur passe par la ville également. Les accidents bloquent parfois le trafic pendant des heures d'autant plus que d'autres trafics y passent également.

3. Des classes du Lycée de Louvain ont été transférées à l'hospice des vieillards. Certaines classes ont été supprimées à cause du danger d'écroulement.

La petite prison de Louvain n'abrite que quinze détenus en moyenne. Il serait indiqué de la supprimer et de réaffecter l'espace récupéré en faveur de ladite école.

Réponses :

1. Le problème routier n'échappe pas à mon attention. Louvain est situé sur le grand axe Bruxelles-Liège qui est la route la plus dangereuse du pays.

uitschuring van de rivierbedding te vergemakkelijken (vergoeding voor winstderving die sedert jaren zou worden betaald in de streek tussen Lokeren en Hamme) ?

— Onderzoek van de mogelijkheid tot tussenkomst, stroomafwaarts Lokeren, in de onkosten van het droogpompen der landerijen in de polders en wateringen.

— Kosten die eveneens vergoed zouden moeten worden en die nu sedert jaren door de gebruikers en de eigenaars worden gedragen.

— Die gronden zouden toch waardeloos geworden zijn indien de belanghebbende de moed niet opgebracht hadden over te gaan tot de oprichting van die polders en wateringen.

Met betrekking tot de wegen van de kanaalzone Gent-Terneuzen vraagt het commissielid aandacht voor de weg van de Dendermondse steenweg (Gent) naar Zelzate. Hij vestigt ook de aandacht op de weg Kalloo-Doel.

Voorzien de werken aan de Moervaart in een wijziging van het profiel ?

Voor de weg Antwerpen-Kust vraagt hij of het tracé definitief vastgelegd is tot Zelzate.

De Minister antwoordt hierop het volgende :

Het regime van de Durme moet worden herzien.

De weg van de Dendermondse steenweg naar Zelzate komt thans nog niet op de begroting voor.

Voor de Moervaart wordt voorzien in het profiel van 2.000 ton tot Zaffelare.

De werken voor het vak Sint-Niklaas-Hulst zullen binnenkort worden aangevat, zodra het tweede wegvak voltooid is.

**

Een commissielid brengt de onderstaande vraagstukken te berde :

1. Hij dankt de Minister voor de werken die vóór het station te Leuven zijn uitgevoerd. Op deze plaats zou er evenwel een tunnel moeten komen.

2. Het verkeer Antwerpen-Luik over Leuven (via de Keizersberg en de stad). Het verkeer Antwerpen-Namen gaat eveneens door de stad. Ongevallen stremmen soms urenlang het verkeer, te meer daar er nog verkeer uit andere richtingen door de stad moet.

3. Klassen van het Lyceum van Leuven werden naar het bejaardentehuis overgebracht. Sommige klassen werden afgeschaft wegens het gevaar voor instorting.

In de kleine gevangenis van Leuven verblijven gemiddeld slechts 15 gevangenen. Het ware aan te raden deze gevangenis op te heffen en de aldus verkregen ruimte te gebruiken voor voornoemde school.

Antwoorden :

1. Het wegvraagstuk heeft mijn volle aandacht. Leuven ligt op de grote as Brussel-Luik, de gevaarlijkste weg van het land.

2. Pour les bâtiments, il ne s'agit pas de coordination. Je suis l'exécutant de la liste établie par le Département de l'éducation nationale. La petite prison existe à côté de la prison centrale qui est prévue pour les condamnations dépassant cinq ans. Il n'y a pas moyen de les fusionner. Je peux examiner si tout le terrain est indispensable à la petite prison.

**

Pour les dommages de guerre, on discute à la Chambre le projet de loi modifiant les articles 3, 5 et 6bis des lois relatives à la réparation des dommages de guerre aux biens privés, coordonnées le 30 janvier 1954 (Doc. 425, session 1961-1962). Ce projet a été déposé parce que dans sa déclaration du 2 mai 1961, le Gouvernement avait marqué son intention de réduire dans le chef des personnes qui n'ont pas subi de condamnation ou qui n'ont été punies que de peines légères, les effets des exclusions prévues par l'article 5 des lois coordonnées relatives à la réparation des dommages de guerre aux biens privés. Personnellement, le membre n'insiste pas pour l'essentiel du projet, mais il signale que le problème particulier des habitants des cantons de l'Est devrait être résolu. A ce sujet, il renvoie à la proposition de loi tendant à modifier la loi du 1^{er} octobre 1917 relative à la réparation des dommages de guerre aux biens privés. (Doc. Ch. 93, Session extraordinaire 1961).

Abandonnez-vous le projet ? Ce point de la déclaration gouvernementale est-il irréalisable ? Dans certains cas on devrait pouvoir donner satisfaction aux intéressés.

REPONSE DU MINISTRE.

Les intérêts des cantons de l'Est sont bien défendus à la Chambre où le projet n'est pas abandonné.

**

Un commissaire estime que les promesses de principe de subsides aux pouvoirs subordonnés sont distribuées fort parcimonieusement. En raison du temps très long qui s'écoule en procédure administrative, après la promesse de principe, peu de travaux communaux seront mis en chantier cette année.

Il se plaint aussi du fait que nombre de cités de logements sociaux ne sont pas équipées en voirie. Les crédits dont dispose le Fonds Brunfaut sont-ils suffisants ?

Un autre commissaire renchérit et exprime le souhait d'obtenir la liste des travaux exécutés dans le cadre de la loi Brunfaut durant l'année 1963 et la liste des engagements pour 1964.

Dans sa réponse aux deux préopinants, le Ministre affirme que beaucoup de dossiers de travaux subsidiés sont prêts et qu'ils seront lancés dès que la comptabilité des dépenses engagées les aura libérés.

Quant à la loi Brunfaut, le Ministre constate que le crédit de 300 millions de francs réservé antérieurement

2. Voor de gebouwen gaat het niet om coördinatie. Ik voer de lijst uit die opgesteld is door het Departement van Nationale Opvoeding. Behalve de kleine gevangenis bestaat er nog de centrale gevangenis voor veroordelingen van meer dan vijf jaar. Het is niet mogelijk ze samen te voegen. Wel kan ik onderzoeken of geheel het terrein volstrekt noodzakelijk is voor de kleine gevangenis.

**

Wat de oorlogsschade betreft, de Kamer bespreekt een ontwerp van wet tot wijziging van de artikelen 3, 5 en 6bis van de wetten betreffende de herstelling der oorlogsschade aan private goederen, gecoördineerd op 30 januari 1954 (Gedr. St. n^o 425, zitting 1961-1962). Dit ontwerp werd ingediend omdat de Regering, in haar verklaring van 2 mei 1961, het voornemen had te kennen gegeven de gevolgen van de uitsluitingen, bepaald in artikel 5 van de samengeordende wetten betreffende de herstellingen der oorlogsschade aan private goederen, te verzachten voor degenen die geen veroordeling of slechts lichte straffen hebben opgelopen. Persoonlijk dringt het lid niet aan met betrekking tot de hoofdzaak van het ontwerp, maar hij wijst erop dat het bijzondere probleem van de inwoners van de Oostkantons moet worden opgelost. In dit verband verwijst hij naar het voorstel van wet tot wijziging van de wet van 1 oktober 1947 betreffende de herstelling der oorlogsschade aan private goederen (Gedr. St. Kamer, n^o 93, buitengewone zitting 1961).

Laat U het ontwerp varen ? Kan dit punt van de regeringsverklaring niet worden uitgevoerd ? In bepaalde gevallen zouden de betrokkenen voldoening moeten kunnen krijgen.

ANTWOOR VAN DE MINISTER.

De belangen van de Oostkantons worden goed verdedigd in de Kamer, waar het ontwerp niet wordt opgegeven.

**

Een lid is van oordeel dat de Regering zeer zuinig is met principiële toezeggingen van toelagen aan de ondergeschikte besturen. Wegens de lange tijd die na de principiële toezegging voor de administratieve procedure nodig is, zullen er dit jaar weinig gemeentelijke werken op stapel worden gezet.

Hij klaagt er ook over dat heel wat wijken van sociale woningen geen wegen hebben. Zijn de kredieten van het Fonds-Brunfaut wel toereikend ?

Een ander commissielid gaat nog verder en verlangt de lijst te krijgen van de werken die in 1963 in het raam van de wet-Brunfaut zijn uitgevoerd alsmede de lijst van de vastleggingen voor 1964.

In zijn antwoord op beide sprekers bevestigt de Minister dat vele dossiers van gesubsidieerde werken klaar zijn en dat zij zullen verzonden worden zodra de comptabiliteit van de vastgelegde uitgaven ze zal hebben vrijgemaakt.

Met betrekking tot de wet-Brunfaut stelt de Minister vast dat het krediet van 300 miljoen frank dat vroeger

aux équipements, est maintenant passé à 400 millions. Grâce à ce complément, le nombre de dossiers accumulés se résorbe.

A une suggestion d'un commissaire préconisant la déconcentration par province des crédits destinés à subsidier les travaux des pouvoirs subordonnés, le Ministre rétorque que la tendance actuelle du Gouvernement va vers la déconcentration mais aussi vers la décentralisation. Il observe toutefois que pour ce qui est de son Département, les limites provinciales ne paraissent pas un critère absolu.

*
**

Un commissaire attire l'attention du Ministre sur la situation de certaines écoles. A son avis, il est fait une utilisation irrationnelle des fonds pour les constructions scolaires.

A quoi le Ministre répond :

Le planning des constructions scolaires est dressé par le Département de l'Education nationale et ses décisions sont souvent prises en considération du libre-choix des parents.

Le même commissaire souhaite ardemment la vigilance de l'Administration de l'Urbanisme pour les demandes de lotissement introduites sans préoccupation des principes d'hygiène et des nécessités des services publics communautaires. Il y a trop de spéculation en ce domaine.

Pour ce qui est du problème des lotissements, le Ministre estime que la réglementation actuelle doit être appliquée avec souplesse. De son côté, il a obtenu la constitution d'un comité ministériel restreint pour étudier la rédaction de règles générales valables pour le pays entier.

*
**

Différents commissaires ayant posé le problème du contournement de certaines villes dont les artères ne suffisent plus à l'écoulement du trafic de transit, le Ministre expose qu'il est souvent nécessaire de concilier les intérêts généraux avec les intérêts des villes noyaux. Pour des raisons locales, celles-ci souhaitent des artères de décongestionnement aux abords immédiats des centres, ce qui est toujours fort coûteux en emprises ou expropriations, alors que d'autres arguments importants plaident en faveur de contournements hors agglomération.

Dans chaque cas, cela prend l'allure d'un aménagement régional et c'est dans ce sens que le Ministre croit trouver les solutions adéquates.

*
**

Si, les renseignements qui m'ont été communiqués sont exacts, certaines études théoriques concernant le

bestemd was voor de uitrusting, thans tot 400 miljoen is verhoogd. Hierdoor vermindert het aantal dossiers die zich hadden opgestapeld.

Een commissielid prijst de deconcentratie per provincie aan van de kredieten bestemd ter subsidiëring van de werken van ondergeschikte besturen. De Minister antwoordt hem dat de Regering het thans meer houdt bij de deconcentratie doch ook naar decentralisatie streeft. Hij merkt evenwel op dat, wat zijn Departement betreft, de provinciegrenzen geen absoluut criterium schijnen te zijn.

*
**

Een lid vestigt de aandacht van de Minister op de toestand van bepaalde scholen. Zijns inziens worden de fondsen voor de schoolgebouwen niet doelmatig aangewend.

Hierop antwoordt de Minister als volgt :

De planning voor de schoolgebouwen is het werk van het Departement van Nationale Opvoeding, dat in zijn beslissingen veelal rekening houdt met de noodzakelijkheid om de vrije keuze voor de ouders te verzekeren.

Hetzelfde lid wenst vurig dat het Bestuur van de Stedebouw waakzaam zal zijn bij het onderzoek van de aanvragen tot verkaveling die worden ingediend zonder inachtneming van de regels van de hygiëne en van de behoeften van de openbare diensten die in het belang zijn van de gemeenschap. Op dit gebied wordt al te veel gespeculeerd.

Inzake het probleem van de verkavelingen is de Minister van oordeel dat de vigerende reglementering op een soepele manier dient toegepast te worden. Wat hem in het bijzonder aangaat, heeft hij de oprichting verkregen van een beperkt ministerieel comité, belast met het uitstippelen van algemene regels die voor het gehele land zullen gelden.

*
**

Nadat verschillende leden het probleem van de omleiding hadden opgeworpen voor bepaalde steden waarvan de doorgangswegen het transito niet meer kunnen verwerken, merkte de Minister op dat het vaak noodzakelijk blijkt het algemeen belang en de belangen van de kernsteden met elkaar in overeenstemming te brengen. Uit oorzaak van de plaatselijke toestand wensen deze steden het aanleggen van ontlastingswegen in de onmiddellijke nabijheid van de centra, hetgeen telkens grote uitgaven aan grondinname-ingen of onteigeningen medebrengt, terwijl andere belangrijke argumenten ten gunste van omleidingswegen buiten de agglomeraties kunnen worden aangevoerd.

In ieder geval begint zulks veel gelijkenis te vertonen met streekaanleg en dit is dan ook de richting waarin de Minister de meest doelmatige oplossingen meent te kunnen vinden.

*
**

Indien de mij verstrekte inlichtingen juist zijn, zouden bepaalde theoretische studies verricht zijn betref-

sol et le sous-sol du Luxembourg auraient été faites, mais celles-ci s'avéraient fausses en pratique; on aurait même, lors de certains sondages, découvert certains gisements importants ignorés à ce jour. Ne pensez-vous pas que notre sous-sol devrait être connu que ce soit par vos services, que ce soit par des organisations privées et mêmes internationales, afin que ceux-ci puissent, en connaissance de cause, faire des études de travaux ou d'installation ce qui éviterait des imprévus, faciliterait leur tâche et serait un stimulant.

Ne croyez-vous pas, pour que ces études aient un maximum de réussite, qu'il serait nécessaire de doter chaque direction provinciale d'un laboratoire; laboratoire dont le coût de l'installation varierait entre 1 et 1.500.000 francs et dont le personnel pourrait être de 3 à 5 agents, soit un ingénieur technicien, 1 ou 2 techniciens, 1 ou 2 aides.

Ce genre de laboratoire qui fonctionne depuis peu à Arlon a déjà prouvé qu'il pourrait rendre des services éminents, ce qui a été constaté et approuvé par certains professeurs d'université. Il faudrait évidemment que le personnel soit autorisé à faire l'étude dont il est question ci-dessus.

Un exemple au point de vue réseau routier : il est prouvé que si ce laboratoire avait été créé plus tôt, rien que sur le tronçon d'Attert, route n° 4, on aurait pu faire une économie de 5 à 6.000.000.

Ne croyez-vous pas que toutes les directions provinciales devraient être dotées d'un tel laboratoire ?

— que dans chaque province et principalement dans celle du Luxembourg une étude de l'ensemble du sous-sol devrait être faite et publiée.

Si nos possibilités ne nous permettent pas de faire de telles études, ce que je ne crois pas, ne pourrions nous pas solliciter ou inviter les organisations privées ou internationales, telle que la Communauté Européenne à s'en occuper.

REPONSE.

Le Ministre déclare qu'il fera examiner la suggestion de l'honorable membre.

IX. Amendement et votes.

Un amendement contresigné par six commissaires tend à enlever 400 millions de francs des crédits d'engagement destinés aux autoroutes et les reporter au crédit des routes ordinaires.

L'auteur justifie ainsi son amendement :

Si le rythme d'amélioration des routes n'est pas lié à l'accroissement du parc des véhicules lourds, on fait des investissements non rentables au point de vue économique. Il faut un rapport raisonnable entre les crédits destinés aux autoroutes et les crédits destinés aux routes ordinaires de l'Etat.

fende de grond en de ondergrond in de provincie Luxemburg; in de praktijk bleken echter de resultaten ervan niet te bantwoorden aan de werkelijkheid; bij bepaalde peilingen zouden zelfs belangrijke ertslagen ontdekt zijn, die totnogtoe onbekend waren gebleven. Meent U niet dat onze ondergrond bekend zou moeten gemaakt worden, hetzij in uw eigen diensten, hetzij in private of zelfs internationale organisaties, derwijze dat deze met kennis van zaken studies zouden kunnen maken over bouw- of aanlegwerken ? Dit zou verrassingen voorkomen, hun taak vergemakkelijken en een aanmoediging zijn bij de vervulling ervan.

Acht U het niet nodig, opdat deze studies de beste kans van slagen zouden hebben, elke provinciale directie met een laboratorium uit te rusten ? De installatiekosten van een dergelijk laboratorium zouden 1.000.000 à 1.500.000 frank belopen en het personeel zou 3 à 5 leden kunnen omvatten, namelijk een technisch ingenieur, een of twee technici, en een of twee helpers.

Zulk een laboratorium is onlangs te Aarlen in gebruik genomen en er is reeds gebleken dat het voortreffelijke diensten kan bewijzen, zoals trouwens door sommige hoogleraren werd vastgesteld en beaamd. Het zou uiteraard nodig zijn het personeel te machtigen tot het opmaken van de hierboven bedoelde studie.

Wat het wegnnet betreft, bijvoorbeeld, staat het vast dat men, alleen reeds op het wegvak van Attert, weg n° 4, 5 à 6.000.000 frank had kunnen besparen, als dit laboratorium vroeger was opgericht.

Meent U dus niet dat alle provinciale directies met een dergelijk laboratorium zouden moeten worden uitgerust en dat, in elke provincie, voornamelijk in Luxemburg, een volledige studie van de ondergrond opgemaakt en gepubliceerd zou moeten worden ?

Indien onze mogelijkheden te beperkt zijn, wat ik niet geloof, om dergelijke studies te verrichten, zouden wij dan de private of internationale organisaties niet kunnen verzoeken deze taak op zich te nemen ? Ik denk bijvoorbeeld aan de Europese Gemeenschap.

ANTWOORD.

De Minister verklaart dat hij het voorstel van het geachte lid zal laten onderzoeken.

IX. Amendement en stemmingen.

Een door zes commissieleden medeondertekend amendement strekt om 400 miljoen af te nemen van de vastleggingskredieten voor de autosnelwegen en dit bedrag te voegen bij het krediet voor de gewone wegen.

De indiener verantwoordt zijn amendement als volgt :

Indien het tempo van de verbetering van de wegen de toeneming van het zware-wagenpark niet op de voet volgt, dan zijn de investeringen economisch niet rendabel. Er dient een redelijke verhouding te bestaan tussen de kredieten voor de autosnelwegen en die voor de gewone rijkswegen.

Nous demandons au Ministre la promesse qu'il va œuvrer vers un indispensable équilibre de ces notions. Notre amendement ne veut en rien préjudicier les autoroutes mais nous sommes inquiets de constater l'insuffisance de moyens pour l'entretien de notre réseau ordinaire long de 10.000 Km.

Le Ministre tient d'abord à justifier l'utilisation des crédits mis à sa disposition en 1963.

Le crédit initialement prévu pour les routes ordinaires était de 1.450 millions. Un amendement du Sénat, approuvé par le Gouvernement, accordait un crédit supplémentaire de 300 millions portant ainsi le crédit disponible à 1.750 millions.

Ce budget ainsi voté n'a pas été entièrement exécuté pour deux raisons :

1. Les crédits n'ont pas été totalement utilisés du fait que les rigueurs du dernier hiver ont tenu les chantiers en inactivité durant plus de trois mois de l'exercice budgétaire.

2. Une partie des crédits a été affectée aux acquisitions.

En réalité, on a exécuté des travaux pour un montant de 1.050 millions et on a procédé à des expropriations pour un montant de 531 millions.

L'engagement a donc porté au total sur 1.581 millions et les dépenses ont été inférieures de 169 millions aux prévisions.

Il est certain qu'il a été exécuté pour 400 millions de travaux en moins que prévu l'an dernier. Et l'on demande aujourd'hui un transfert de 400.000.000 à l'intérieur du budget afin de combler le retard de 1963.

Cela paraît logique mais, d'après le Ministre, les autoroutes restent économiquement indispensables. En plus, elles ont un pouvoir d'attraction tel qu'elles absorbent une partie du trafic, surtout le lourd et le rapide, qui, actuellement, sont fatals aux routes ordinaires.

Il ne peut donc être question, sous aucun prétexte, de réduire les crédits affectés aux autoroutes et cependant il me paraît possible de consacrer plus de crédits aux routes ordinaires.

En effet, il y a 211 millions non employés sur les crédits de 1963 pour les autoroutes. Si l'on y ajoute les 169 millions inemployés pour les routes ordinaires et 200 millions non utilisés pour les réparations des dégâts de l'hiver 1962-1963, nous nous trouvons devant 580 millions de francs disponibles qui paraissent suffisants pour calmer les inquiétudes exprimées par les auteurs de l'amendement.

Le Ministre déclare qu'il prend l'engagement de reporter ces 580 millions sur les crédits des routes ordinaires pour 1964, et, dans ces conditions, dit-il, à son sens, l'amendement déposé ne paraît plus indispensable.

Gaarne hoorde hij de Minister beloven dat hij zal streven naar dat noodzakelijk evenwicht. Het amendement wil allerm minst schade berokkenen aan de autosnelwegen, maar de indiener spreekt zijn bezorgdheid uit over de ontoereikendheid van de beschikbare middelen om het gewone wegennet, dat zich uitstrekt over 10.000 km., te onderhouden.

Allereerst wenst de Minister de aanwending te verantwoorden van de kredieten die hem in 1963 zijn verleend.

Het aanvankelijke krediet voor de gewone wegen bedroeg 1.450 miljoen. Een amendement van de Senaat, waarmee de Regering haar instemming had betuigd, verleende een bijkrediet van 300 miljoen, zodat het beschikbare krediet gebracht werd op 1.750 miljoen.

De begroting, zoals zij aangenomen werd, is niet volledig uitgevoerd, om de twee volgende redenen :

1. De kredieten zijn niet volledig gebruikt doordat, tijdens het begrotingsjaar 1963, de werken meer dan drie maanden wegens de strenge winter werden stilgelegd.

2. Een gedeelte van de kredieten is aangewend voor aankopen.

Feitelijk heeft men werken uitgevoerd ten bedrage van 1.050 miljoen en zijn er onteigeningen gedaan ten belope van 531 miljoen.

De vastleggingen beliepen dus in het geheel 1.581 miljoen en de uitgaven lagen 169 miljoen beneden de oorspronkelijke ramingen.

Zeker is dat er voor 400 miljoen minder werken zijn uitgevoerd dan in 1963 in het vooruitzicht was gesteld. Thans vraagt men een kredietoverdracht van 400 miljoen binnen het raam van de begroting, om de achterstand van 1963 in te lopen.

Dat lijkt de Minister wel logisch, maar de autosnelwegen blijven economisch onmisbaar. Bovendien oefenen zij zulk een aantrekkingskracht uit dat zij een gedeelte van het verkeer opslorpen, vooral het zware en het snelle verkeer, dat thans fataal is voor de gewone wegen.

Er bestaat geen enkele aanleiding om de kredieten voor de autowegen te verminderen. De Minister meent evenwel dat het mogelijk is een groter bedrag te besteden voor de gewone wegen.

Immers, op de kredieten 1963 voor de autosnelwegen is een bedrag van 211 miljoen ongebruikt gebleven. Voegt men hieraan toe 169 miljoen (niet gebruikt voor de gewone wegen) en 200 miljoen (niet gebruikt voor het herstel van de schade voortspruitende uit de winter 1962-1963), dan bekomt men een totaal beschikbaar bedrag van 580 miljoen frank, een som die wel voldoende schijnt te zijn om de indieners van het amendement gerust te stellen.

De Minister verklaart dat hij zich verbindt om bedoelde 580 miljoen over te brengen op het krediet 1964 voor de gewone wegen en dat, naar zijn mening, het amendement dan ook geen reden van bestaan meer heeft.

Plusieurs commissaires signataires de l'amendement se rallient aux arguments apportés par le Ministre à qui ils expriment leur confiance. D'autres signataires s'y rallient également après que le Ministre a déclaré qu'il renouvelera la déclaration susdite en séance publique. Ils retirent l'amendement.

Les articles sont adoptés à l'unanimité moins une voix.

L'ensemble du projet est adopté par 12 voix contre 1 voix et 1 abstention.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
G. HERCOT.

Le Président,
O. VAN DEN STORME.

Verscheidene ondertekenaars van het amendement sluiten zich aan bij de argumenten van de Minister, in wie zij vertrouwen stellen. Andere ondertekenaars betuigen mede hun instemming, nadat de Minister gezegd heeft dat hij de hierboven vermelde verklaring opnieuw zal afleggen in openbare vergadering. Het amendement wordt ingetrokken.

De artikelen worden, op 1 stem na, met algemene stemmen aangenomen.

Het ontwerp in zijn geheel is aangenomen met 12 stemmen tegen 1 stem bij 1 onthouding.

Dit verslag is met algemene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
G. HERCOT.

De Voorzitter,
O. VAN DEN STORME.

ANNEXE N° 1.

BIJLAGE N° 1.

Dépenses d'Investissements.

(en milliers de francs).

Investeringsuitgaven.

(in duizendtallen franken).

Administration — Bestuur	Report 1962-1963 + crédits votés 1963 + feuillets 1963 — Overdracht 1962-1963 + gestemde kredieten + feuillets 1963	Engagements 1963 — Vastleggingen 1963	Crédits reportés 1963-1964 — Overgedragen kredieten 1963-1964	Possibilités 1964 (reports + projet 1964) — Mogelijkheden 1964 (overdracht + ontwerp 1964)
Routes. — <i>Wegen</i> :				
Fonds des Routes. — <i>Wegenfonds</i>	5.559.148	5.179.022	380.126	5.880.126
Autres crédits. — <i>Andere kredieten (*)</i>	1.602.039	1.172.485	425.270	555.270
Voies Hydrauliques. — <i>Waterwegen</i>	5.772.277	3.138.977	2.633.300	8.133.300
Bâtiments. — <i>Gebouwen</i>	1.935.356	1.043.597	891.759	2.263.259
Urbanisme. — <i>Stedebouw</i> :				
Extra. — <i>Buitengewone</i>	1.384.489	1.090.162	292.832	1.327.832
Financement Crédit Communal. — <i>Financiering Gemeentekrediet</i>	1.130.000	1.116.540	—	1.200.000
Ecoles provinciales et communales. — <i>Provinciale en gemeentescholen</i>	1.082.275	501.311	580.964	1.180.964
Reconstruction et divers. — <i>Wederopbouw en diversen</i>	36.461	457	36.004	36.004
Totaux. — <i>Totalen</i>	18.502.045	13.242.551	5.240.255	20.576.755

(*) Y compris article 63.695 pour réparation dommages au réseau routier causés par hiver 1962-1963. — *Met inbegrip van artikel 63.695 voor herstel van winterschade aan wegennet (winter 1962-1963).*

ANNEXE N° 2.

Fonds des Routes.

ROUTES.

*Relevé des travaux prévus au programme 1963
dont la dépense n'a pas été engagée.*

	Epoque probable ou date d'adjudication
Route n° 1 :	
Section Zemst : Pont de la Gare à Malines :	2° trim. 1964
Route n° 4 :	
Section Emptinne-Pessoux :	2° trim. 1964
Route n° 5 :	
Contournement de Fraire :	2° trim. 1964
Route n° 7 :	
Contournement de Tubize (première partie) :	1965
Route n° 15 :	
Section Hasselt-Rapertingen :	4° trim. 1964
Route n° 398 :	
Section Tourpes-Belœil :	2° trim. 1964
Route industrielle Gand-Zelzate :	
Pont sur le Moervaart :	9-1-1964
Route du Condroz :	
St Severin — carrefour de la route de Marche :	2° trim. 1964
Route Royale :	
Elargissement à Nieuport :	2° trim. 1964
Charleroi :	
Nouvelle liaison vers Beaumont :	3° trim. 1964
Châtelet :	
Pont sur la Sambre :	3° trim. 1964
Bruges :	
Pont :	23-1-1964
Beez :	
Suppression passage à niveau :	1965
Seraing :	
Suppression passage à niveau :	1965

BIJLAGE N° 2.

Wegenfonds.

WEGEN.

*Opgave der werken voorzien op het programma 1963
waarvoor de uitgave niet werd vastgelegd.*

	Waarschijnlijk tijdstip of datum van aanbesteding
Weg n° 1 :	
Vak Zemst : Brug van het station te Mechelen :	2° trim. 1964
Weg n° 4 :	
Vak Emptinne-Pessoux :	2° trim. 1964
Weg n° 5 :	
Omleiding van Fraire :	2° trim. 1964
Weg n° 7 :	
Omleiding van Tubeke (eerste deel) :	1965
Weg n° 15 :	
Vak Hasselt-Rapertingen :	4° trim. 1964
Weg n° 398 :	
Vak Tourpes-Belœil :	2° trim. 1964
Industriële weg Gent-Zelzate :	
Brug over de Moervaart :	9-1-1964
Condroz-weg :	
Vak St. Severin-kruispunt van de weg naar Marche :	2° trim. 1964
Koninklijke baan :	
Verbreden te Nieuwpoort :	2° trim. 1964
Charleroi :	
Nieuwe verbinding naar Beaumont :	3° trim. 1964
Châtelet :	
Brug over de Sambre :	3° trim. 1964
Brugge :	
Brug :	23-1-1964
Beez :	
Afschaffen van spooroverweg :	1965
Seraing :	
Afschaffen van spooroverweg :	1965

ANNEXE N° 3.

Fonds des Routes.

Liste des travaux dont la dépense a été engagée
à charge des crédits 1963.

PROVINCE D'ANVERS

Autoroutes.

Bruxelles - Anvers :

Renouvellement de l'éclairage public des accès des ponts sur le Rupel et le canal Maritime F	313.680
Etablissement de glissières de sécurité sur la berme centrale du complexe d'ac- cès à Breendonk	598.000

Routes.

Route n° 14 :

Réaménagement de la chaussée de Turnhout entre la « Schoenstraat » et la « Buurtspoorweglei » à Borgerhout . F	7.468.650
--	-----------

PROVINCE DE BRABANT.

Autoroutes.

Bruxelles - Melsbroek :

Etablissement de nouvelles planta- tions à Evere F	244.655
---	---------

Bruxelles - Namur :

Achèvement tronçon Bierges-Wavre .	71.524.721
Etablissement plantations à Hoeilaart et à Overijse	2.872.210
Aménagement chemin d'accès de grande communication n° 152 à Overijse	2.159.440

Routes.

Route n° 1 :

Fourniture et placement de poteaux de préavis Rte 1 et 1bis F	79.125
--	--------

Route n° 2 :

Signalisation lumineuse à Woluwe- St-Etienne	110.015
Bruxelles-Louvain : carrefour de la rue Lombaerd avec la route Bruxelles - Louvain	383.401

Route n° 3 :

Modernisation de la Place des Martyrs à Louvain	8.414.023
--	-----------

BIJLAGE N° 2.

Wegenfonds.

Lijst van de werken waarvan de uitgave vastgelegd
werd ten bezware van de kredieten 1963.

PROVINCIE ANTWERPEN.

Autosnelwegen.

Brussel - Antwerpen :

Vernieuwen van openbare verlichting, van opritten, van bruggen over Rupel en Zeevaartkanaal F	313.680
Aanleggen van stootranden op de mid- denberm van het aansluitingscomplex te Breendonk	598.000

Wegen.

Weg n° 14 :

Herinrichting van de Turnhoutse baan tussen Schoenstraat en Buurtspoor- weglei te Borgerhout	7.468.650
--	-----------

PROVINCIE BRABANT.

Autosnelwegen.

Brussel-Melsbroek :

Aanleggen van nieuwe beplantingen te Evere	244.655
---	---------

Brussel-Namen :

Voltooiing vak Bierges-Waver . . .	71.524.721
Aanleggen beplantingen te Hoeilaart en te Overijse	2.872.210
Opschikken aansluitingsweg van groot verkeer n° 152 te Overijse	2.159.440

Wegen.

Weg n° 1 :

Leveren en plaatsen van voorwegwij- zers RW 1 en 1 bis	79.125
---	--------

Weg n° 2 :

Lichtsignalisatie te St-Stevens-Woluwe .	110.015
--	---------

Brussel-Leuven : kruispunt van Lom- baerdstraat met de weg Brussel-Leuven	383.401
--	---------

Weg n° 3 :

Modernisering van Martelarenplaats te Leuven	8.414.023
---	-----------

Bruxelles - Avenue de Tervuren : Eclairage public	3.555.858	Brussel-Tervurenlaan : Publieke ver- lichting	3.555.858
Déplacement du monument des fusil- lés de Woluwe-St-Pierre, pour l'aména- gement de l'avenue de Tervuren . . .	65.000	Verplaatsing van het monument der gesneuvelden van St-Pieters-Woluwe voor aanleg van de Tervurenlaan . .	65.000
Route n° 5 :		Weg n° 5 :	
Traverse de Waterloo : Modernisa- tion entre l'église de Waterloo et le châ- teau Cheval	11.123.750	Doortocht van Waterloo : modernise- ren tussen de kerk van Waterloo en « Le Château Cheval »	11.123.750
Route n° 7 :		Weg n° 7 :	
Modernisation à Tubize et Quenast .	28.483.800	Moderniseren te Tubeke en Quenast	28.483.800
Route n° 9 :		Weg n° 9 :	
Bruxelles - Ninove : Affaissement au « Spanuit » à Itterbeek	5.151.215	Brussel-Ninove : verzakking aan de Spanuit te Itterbeek	5.151.215
Route n° 37 :		Weg n° 37 :	
Modernisation de la section Bousval- Court-St-Etienne	27.975.525	Moderniseren van het vak Bousval- Court-St-Etienne	27.975.525
Route n° 49 :		Weg n° 49 :	
Nivelles : Construction d'un portique Porte de Saintes	4.094.640	Nijvel : Bouwen van een poort « Por- te de Saintes »	4.094.640
Route n° 53 :		Weg n° 53 :	
Modernisation Genappe - La Hulpe section Couture-St-Germain - Ohain .	26.045.107	Moderniseren Genappe-Terhulpen — vak Couture St-Germain-Ohain . . .	26.045.107
Route n° 141 :		Weg n° 141 :	
Aménagement du carrefour du Square Lainé à Forest	1.109.880	Inrichten van het kruispunt Lainé- Square te Vorst	1.109.880
Route n° 290 :		Weg n° 290 :	
Bruxelles : carrefour du Pont van Praet — signalisation lumineuse . .	325.513	Brussel : kruispunt van de Van Praet- brug — lichtsignalisatie	325.513
PROVINCE DE FLANDRE OCCIDENTALE.		PROVINCIE WEST-VLAANDEREN.	
Routes.		Wegen.	
Route n° 10 :		Weg n° 10 :	
Modernisation de la chaussée d'Os- tende à Bruges F	11.284.659	Moderniseren van de Oostendsesteen- weg te Brugge	11.284.659
Route n° 57 :		Weg n° 57 :	
Traverse de Wielsbeke : carrefour de la Rte 57 avec le chemin vicinal 180 .	1.492.893	Doortocht Wielsbeke : Wegenknoop- punt van RW 57 met buurtweg 180 .	1.492.893
Traverse de Wielsbeke : Ecoulement des eaux	1.204.320	Doortocht te Wielsbeke : waterafvoer	1.204.320
Route n° 71 :		Weg n° 71 :	
Blankenberge - Valenciennes : Moder- nisation de la section Courtrai - Bellegem	38.608.634	Blankenberge-Valenciennes : moderni- seren van het vak Kortrijk-Bellegem .	38.608.634
Route n° 72 :		Weg n° 72 :	
Section Furnes - Nieuport : Placement de barrières de sécurité	4.200.000	Vak Veurne-Nieuwpoort : plaatsen van veiligheidsbarelen	4.200.000

Route n° 334 :	
Traverse d'Ostende : Placement de barrières de sécurité	149.394
Route n° 557 :	
Modernisation rue du Parc à Courtrai	3.624.837
Route n° 568 :	
Modernisation « Duinhoekstraat » à Adinkerke	3.101.546
Route n° 568 :	
Elargissement passage à niveau n° 30 à Adinkerke	642.089

PROVINCE DE FLANDRE ORIENTALE.

Autoroutes.

Bruxelles - Ostende :	
Glissière de sécurité sur la berme cen- trale à Vlekkem et à Aalter F	498.000

Routes.

Route Tamise - St-Nicolas-Waas :	
Tamise — Travaux de sculpture au pont sur l'Escaut F	785.000
Route Gand - Zelzate :	
Construction de la section Desteldonk - Mendonk	32.503.650
Route n° 9 :	
Renouvellement de la chaussée dans les traverses de Leupegem, Audenarde et Bevere	14.437.660
Route n° 14 :	
Travaux de modernisation au « Vos- kenslaan » à Gand	16.092.447
Passage inférieur à St-Denijs-Wes- trem : Travaux d'achèvement à la sta- tion de pompage	1.665.248
Route n° 56 :	
Redressement à Wondelgem et Ever- gem	25.585.792
Route n° 57 :	
Etablissement de tapis sur diverses routes d'Etat dans la traverse de Renaix.	12.099.600
Route n° 58 :	
Contournement Audenarde : nou- veau revêtement à Eine et Bevere . .	53.563.736

Weg n° 334 :	
Doortocht Oostende : plaatsen van vei- ligheidsbarelen	149.394
Weg n° 557 :	
Modernisering Parkstraat te Kortrijk .	3.624.837
Weg n° 568 :	
Moderniseren Duinhoekstraat te Adin- kerke	3.101.546
Weg n° 568 :	
Verbreden overweg n° 30 te Adinkerke	642.089

PROVINCIE OOST-VLAANDEREN.

Autosnelwegen.

Brussel-Oostende :	
Stootrand op de middenberm te Vlek- kem en te Aalter	498.000

Wegen.

Weg Temse-St-Niklaas-Waas :	
Temse — Beeldhouwwerken aan Brug over de Schelde	785.000
Weg Gent-Zelzate :	
Bouwen van het vak Desteldonk-Men- donk	32.503.650
Weg n° 9 :	
Vernieuwen van de rijwegverhardin- gen in de doortocht Leupegem, Oude- naarde en Bevere	14.437.660
Weg n° 14 :	
Moderniseringswerken aan de Vos- kenslaan te Gent	16.092.447
Onderdoorgang te St-Denijs-Westrem: Afwerkingswerken aan het pompstation	1.665.248
Weg n° 56 :	
Rechttrekking te Wondelgem en Ever- gem	25.585.792
Weg n° 57 :	
Aanleggen van wegdekken op ver- scheidene rijkswegen in de doortocht Ronse	12.099.600
Weg n° 58 :	
Omleiding Oudenaarde : nieuw weg- dek te Eine en Bevere	53.563.736

Contournement Ouest d'Audenaerde
Pont B3 5.879.085

Route n° 219 :

Travaux d'amélioration à Tamise et
Steendorp 7.572.573

Route n° 734 :

Eeklo - Watervliet — Construction
d'aqueduc au « Slependammenwater-
gang » à Eeklo 648.310

PROVINCE DE HAINAUT.

Routes.

Route n° 5 :

Eclairage public du pont de Philippe-
ville à Charleroi et Marcinelle . . F 1.250.815

Route n° 6 :

Bruxelles - Beaumont : Aménagement
passage à niveau à Chapelle-lez-Herlai-
mont 1.680.980

Seneffe : Redressement de la route au
lieu dit « Grande Marie ». Elargissement
du passage à niveau n° 7 360.372

Route n° 8 :

Modernisation traverse Ath et Ligne
et aménagement d'un carrefour à Leuze 17.211.955

Elargissement aux abords de l'ancien
passage à niveau de Tournai campagne 1.324.500

Route n° 21 :

Fleurus : Pont de Landen. Recouvre-
ment définitif du pont et des accès . . 3.644.140

Route n° 22 :

Traverse Villers-St-Ghislain : Aména-
gement carrefour 423.065

Section Mons - Binche : carrefour de
la route provinciale Mons - Rœulx au
lieu dit Saint-Fiacre à Mons 850.000

Traverse de Mons : Ecoulement des
eaux 287.700

Quiévrain : Ecoulement des eaux . . 35.479

Route n° 49 :

Section Braine-le-Comte - Nivelles :
Aqueducs et virage dans traverse de
Ronquières 410.490

Route n° 56 :

Traverse de Jurbise : Ecoulement des
eaux 154.794

Westelijke omleiding van Oudenaarde
Brug B3 5.879.085

Weg n° 219 :

Verbeteringswerken te Temse en
Steendorp 7.572.573

Weg n° 734 :

Eeklo-Watervliet : bouwen van duiker
aan de Slependammenwatergang te
Eeklo 648.310

PROVINCIE HENEGOUWEN.

Wegen.

Weg n° 5 :

Openbare verlichting van de brug van
Philippeville te Charleroi en Marcinelle 1.250.815

Weg n° 6 :

Brussel-Beaumont : Inrichten spoor-
overweg te Chapelle-lez-Herlaimont . . 1.680.980

Seneffe : Rechttrekken van de weg
ter plaatse genaamd « Grande Marie ».
Verbreden van de spooroverweg n° 7 . . 360.372

Weg n° 8 :

Moderniseren doortocht Aât en Ligne
en inrichten van een kruispunt te Leuze 17.211.955

Verbreden in de nabijheid van de
oude spooroverweg van « Tournai Cam-
pagne » 1.324.500

Weg n° 21 :

Fleurus : Brug van Landen. Definitief
tapijt op brug en opritten 3.644.140

Weg n° 22 :

Doortocht Villers St-Ghislain : Inrich-
ten van kruispunt 423.065

Vak Bergen-Binche : kruispunt van
de provinciale weg Bergen-Rœulx ter
plaatse genaamd « Saint Fiacre » te Ber-
gen 850.000

Doortocht van Bergen : waterafvoer . 287.700

Quiévrain : waterafvoer 35.479

Weg n° 49 :

Vak 's Gravenbrakel-Nijvel : Water-
afvoerkanaal en bocht in de doortocht
van Ronquières 410.490

Weg n° 56 :

Doortocht van Jurbeke : waterafvoer . 154.794

Route n° 58 :		Weg n° 58 :	
Leuze : chaussée de Peruwelz. Plantations	88.225	Leuze : steenweg op Peruwelz — Beplantingen	88.225
Route n° 61 :		Weg n° 61 :	
Amélioration des carrefours de l'hospice à Chimay et Place Froissart . . .	769.300	Verbeteren van de kruispunten van het Godshuis te Chimay en van de Froissartplaats	769.300
Route n° 188 :		Weg n° 188 :	
Ghlin - Baudour : signalisation, marquage et glissières de sécurité	220.135	Ghlin-Baudour : signalisatie, markeringen en stootranden	220.135
Plantations au boulevard Sud du Borinage dans traverse de Elouges et Thulin	642.905	Beplantingen op de zuidelijke Borinagelaan in de doortocht van Elouges en Thulin	642.905
Route n° 366 :		Weg n° 366 :	
Modernisation traverse de Quévy-le-Petit	7.019.450	Moderniseren doortocht van Quévy-le-Petit	7.019.450
Route n° 370 :		Weg n° 370 :	
Mons : Ecoulement des eaux	489.255	Bergen : waterafvoer	489.255
Route n° 376 :		Weg n° 376 :	
Bandes de stationnement dans traversée de Châtelet	1.030.850	Parkeerstroken in de doortocht te Châtelet	1.030.850
Pont-de-Loup : Ecoulement des eaux .	211.535	Pont-de-Loup : waterafvoer	211.535
Route n° 386 :		Weg n° 386 :	
Traverse de Péronnes-lez-Binche : jonction avec la rue Albert-Elisabeth .	223.235	Doortocht van Péronnes-lez-Binche : aansluiting met de « rue Albert-Elisabeth »	223.235
Route n° 392 :		Weg n° 392 :	
Thulin : Ecoulement des eaux	67.950	Thulin : waterafvoer	67.950
Route n° 398 :		Weg n° 398 :	
Traverse de Baudour : Plantations . .	556.525	Doortocht van Baudoux : Beplantingen	556.525
Route n° 403 :		Weg n° 403 :	
Papignies : Ecoulement des eaux . . .	20.700	Papignies : waterafvoer	20.700
PROVINCE DE LIEGE.		PROVINCIE LUIK.	
<i>Autoroutes.</i>		<i>Autosnelwegen :</i>	
Anvers - Liège - Aix-la-Chapelle :		Antwerpen-Luik-Aken :	
Construction du viaduc de Boirs . F	93.008.617	Bouwen van de viaduct van Boirs .	93.008.617
Dédoublément Loncin - Rocourt . .	240.027.495	Ontdubbeling Loncin-Rocourt . . .	240.027.495
Complexe d'accès à Chaineux et liaison Battice	233.561.694	Toegangscomplex te Chaineux en verbinding naar Battice	233.561.694
Construction section Chaineux - Baelen	476.421.135	Bouwen van het vak Chaineux-Baelen	476.421.135
Construction tronçon Walhorn-Frontière	308.492.075	Bouwen van het vak Walhorn-Rijkgrens	308.492.075
Construction du viaduc n° 62 à Welkenraedt	154.948.700	Bouwen van de viaduct n° 62 te Welkenraedt	154.948.700

Mons - Liège :		Bergen-Luik :	
Complexe de jonction avec l'autoroute Bruxelles - Aix-la-Chapelle à Loncin et Awans		Aansluitingscomplex met de autosnel- weg Brussel-Aken te Loncin en Awans	
	351.381.791		351.381.791
Liège - Maastricht :		Luik-Maastricht :	
Section Pont de Wandre - Pont de Coronmeuse		Vak Brug van Wandre-Coronmeuse- brug	
	169.597.612		169.597.612
<i>Routes.</i>		<i>Wegen :</i>	
Route n° 15 :		Weg n° 15 :	
Traverse de Beaufays : amélioration	1.558.900	Doortocht van Beaufays : verbetering	1.558.900
Sprimont : Ecoulement des Eaux . .	72.700	Sprimont : waterafvoer	72.700
Modernisation section Rocourt - Juprelle	9.165.800	Moderniseren vak Rocourt-Juprelle . .	9.165.800
Route n° 17 :		Weg n° 17 :	
Liège - Boulevard Frère Orban : Ecou- lement des eaux	2.250.025	Luik-Frère Orbanlaan : waterafvoer . .	2.250.025
Jemeppe-sur-Meuse : Elargissement chaussée et pont sur le chenal d'accès au bassin public intérieur	2.215.850	Jemeppe-sur-Meuse : verbreden van weg en brug op de toegangseul tot de publieke binnenhaven	2.215.850
Carrefour du Pont d'Ougrée (rive gauche	248.000	Kruispunt van de brug van Ougrée (linkeroever)	248.000
Pont de Seraing : Eclairage public . .	1.552.778	Brug van Seraing : openbare verlich- ting	1.552.778
Awirs : Egouttage des Basses Awirs . .	300.800	Awirs : Afwatering van de « Basses Awirs »	300.800
Route n° 27 :		Weg n° 27 :	
Traverse de Waimes : amélioration . .	3.985.950	Doortocht van Weismes : verbetering . .	3.985.950
Route n° 29 :		Weg n° 29 :	
Section Marteau - Remouchamps : Modernisation	11.860.650	Vak Marteau-Remouchamps : moder- nisation	11.860.650
Route n° 32 :		Weg n° 32 :	
Amélioration section Bullange - Los- heimergraben (Frontière allemande) . .	16.595.300	Verbeteren vak Bullange-Losheimer- graben (Duitse grens)	16.595.300
Les Forges - Louveigné : glissières de sécurité	109.000	Les Forges-Louveigné : Stootranden . .	109.000
Route n° 37 :		Weg n° 37 :	
Hollogne-aux-Pierres : Ecoulement des eaux	236.240	Hollogne-aux-Pierres : waterafvoer . .	236.240
Route n° 43 :		Weg n° 43 :	
Modernisation dans la traverse de Wandre	2.189.200	Moderniseren in de doortocht van Wandre	2.189.200
Pont sur l'Yernée à Yernée-Fraigneux	724.950	Brug over de Yernée te Yernée-Frai- neux	724.950
Pont sur l'Oxhe à Clermont-sur-Huy . .	2.560.915	Brug over de Oxhe te Clermont-sur- Huy	2.560.915
Hermalle-sur-Huy : Amélioration de l'écoulement des eaux	287.920	Hermalle-sur-Huy : Verbeteren van de waterafvoer	287.920
Route n° 437 :		Weg n° 437 :	
Amélioration de 2 virages à Theux . .	478.700	Verbeteren van 2 bochten te Theux . .	478.700

Route n° 440 :		Weg n° 440 :	
Section Liège - Polleur (Sart-lez-Spa) suppression goulot P.M. 10.700 et 12.400	2.536.500	Vak Luik-Polleur (Sart-lez-Spa) : op- heffing van de vernauwing tussen M.P. 10.700 en 12.400	2.536.500
Route n° 442 :		Weg n° 442 :	
Wandre : amélioration écoulement des eaux	126.000	Wandre : Verbeteren waterafvoer	126.000
Route n° 689 :		Weg n° 689 :	
Grande percée de Huy : démolition de maisons	2.703.200	Grote doorsteek van Hoei : afbraak van huizen	2.703.200
PROVINCE DE LIMBOURG.		PROVINCIE LIMBURG.	
<i>Autoroutes.</i>		<i>Autosnelwegen.</i>	
Travaux de plantations entre Kwaad- mechelen et Curange	3.240.110	Beplantingswerken tussen Kwaadme- chelen en Kuringen	3.240.110
Signalisation complexes d'accès à Paal et à Hasselt	381.865	Signalisatie toegangscomplexen te Paal en te Hasselt	381.865
Complexe d'accès à Lummen	124.374.391	Toegangscomplex te Lummen	124.374.391
Section Bilsen-Millen	337.741.601	Vak Bilzen-Millen	337.741.601
<i>Routes.</i>		<i>Wegen.</i>	
Route n° 2 :		Weg n° 2 :	
Kermt-Curange : travaux de moderni- sation	43.315.104	Kermt-Kuringen : moderniseringswer- ken	43.315.104
Route n° 3 :		Weg n° 3 :	
Nouvelles plantations route n° 3 : con- tournement de St-Trond	783.580	Nieuwe beplantingen RW 3 : omlei- ding St-Truiden	783.580
Route n° 12 :		Weg n° 12 :	
Amélioration passage à niveau n° 63 à Overpelt	27.512	Verbreden van overweg n° 63 te Over- pelt	27.512
Route n° 15 :		Weg n° 15 :	
Amélioration et élargissement du passage à niveau 68 à Overpelt dans la route 15 Hasselt-Eindhoven	20.849	Verbeteren en verbreden van over- weg 68 te Overpelt in RW 15 Hasselt- Eindhoven	20.849
Route n° 18 :		Weg n° 18 :	
Amélioration route 18 entre St. Trond et Looz et accès du pont à Landen	3.470.000	Verbeteren van RW 18 tussen St-Trui- den en Borgloon + opritten van de brug te Landen	3.470.000
Route n° 48 :		Weg n° 48 :	
Achel-Frontière	8.442.973	Achel-rijks grens	8.442.973
PROVINCE DE LUXEMBOURG.		PROVINCIE LUXEMBURG.	
<i>Routes.</i>		<i>Wegen.</i>	
Route n° 4 :		Weg n° 4 :	
Contournement de Marche : Pont de Waha	13.143.886	Omleiding van Marche : Brug van Waha	13.143.886
Contournement de Marche : Travaux de canalisation et d'égouttage	5.674.000	Omleiding van Marche : Kanaliserings- en afwateringswerken	5.674.000

Route n° 26 :		Weg n° 26 :	
Traverse de Libramont : amélioration	2.571.124	Doortocht van Libramont : verbetering	2.571.124
Route n° 35 :		Weg n° 35 :	
Section Marche-Marloie : modernisation traverse Marche-en-Famenne : . . .	2.998.600	Vak Marche-Marloie : moderniseren doortocht Marche-en-Famenne . . .	2.998.600
Route n° 44 :		Weg n° 44 :	
Plantations Jamoigne Ste Cécile . . .	422.245	Beplantingen Jamoigne St-Cecile . . .	422.245
Route n° 471 :		Weg n° 471 :	
Virton : Création de parking . . .	450.000	Virton : Inrichting van parking . . .	450.000
PROVINCE DE NAMUR.		PROVINCIE NAMEN.	
<i>Routes.</i>		<i>Wegen.</i>	
Route n° 4 :		Weg n° 4 :	
Elargissement des passages inférieurs de Sart-Bernard et d'Assesse . . F	45.355.042	Verbreden van de onderdoorgangen van Sart-Bernard en van Assesse . . .	45.355.042
Amélioration à Sinsin et Hogne . . .	54.740.200	Verbeteren te Sinsin en Hogne . . .	54.740.200
Modernisation section Sart-Bernard - Courrières	29.763.361	Moderniseren vak Sart-Bernard-Courrières	29.763.361
Route n° 17 :		Weg n° 17 :	
Annevoie - Rouillon : carrefour des routes Namur - Givet et Godinne - Bioul — signalisation lumineuse	49.450	Annevoie-Rouillon : kruispunt der wegen Namen-Givet en Godinne-Bioul — Lichtsignalisatie	49.450
Route n° 35 :		Weg n° 35 :	
Traverse de Jemelle : modernisation de la route	3.974.850	Doortocht Jemelle : moderniseren van de weg	3.974.850
Route n° 51 :		Weg n° 51 :	
Traverse d'Eghezée	8.446.106	Doortocht van Eghezée	8.446.106
Route n° 375 :		Weg n° 375 :	
Démolition d'un pont désaffecté à Florennes	124.000	Afbreken van een buiten gebruik gestelde brug te Florennes	124.000
Route n° 411 :		Weg n° 411 :	
Traverse St-Denis-Bovesse	3.192.690	Doortocht te St-Denis-Bovesse	3.192.690
Route n° 388 :		Weg n° 388 :	
Tamines : Traverse — construction d'égouts	120.550	Tamines : Doortocht—Aanleggen van riolen.	120.550
Route n° 482 :		Weg n° 482 :	
Modernisation Andenne - Bierwart et construction rampe d'accès du pont sur la Meuse à Andenne	5.022.385	Moderniseren Andenne-Bierwart en bouwen van toegangen tot de brug over de Maas te Andenne	5.022.385
Route n° 499 :		Weg n° 499 :	
Traverse de Wavreille : amélioration de la route	997.500	Doortocht van Wavreille : verbeteren van de weg	997.500

ANNEXE N° 4.

Administration des Voies hydrauliques.

Travaux importants engagés en 1963.

Article 462. — Cours d'eau.

Canal circulaire à Gand :

Construction de 2 ponts-routes respectivement sur le canal de l'Escaut et la branche à marée à Merelbeke . . . F 32.900.000

Ecluse barragée à Merelbeke. — Equipement électromécanique 68.300.000

Durme :

Exhaussement, élargissement et prolongement de la digue intérieure du Potpolder VIII à Lokeren 16.000.000

Basse Sambre :

Barrages éclusés de Montignies, Roselies, Mornimont et Floriffoux. — Equipement électromécanique 127.800.000

Normalisation entre Pont-de-Loup et Roselies 70.300.000

Construction du pont-route de Bauce . 14.000.000

Construction du pont-rails St-Jacques entre Farciennes et Tergnée. — Infrastructure 14.900.000

Construction du pont-rails de Franière. — Superstructure 13.000.000

Construction du port public de La Praye, entre Châtelineau et Farciennes 104.900.000

Haute Meuse :

Normalisation à Seilles 32.400.000

Construction d'un mur d'eau, rive droite, en aval du pont Baudouin à Huy 63.000.000

Aménagement de berges et dragages d'approfondissement 39.300.000

Haut-Escaut :

Aménagement du quartier St-Jean à Tournai 32.400.000

Nèthe :

Calibrage entre le pont-rails à Duffel et le pont-rails à Wavre-Sainte-Catherine 40.300.000

Zuidwillemsvaart :

Construction d'un siphon à Bree . . 11.100.000

BIJLAGE N° 4.

Bestuur der Waterwegen.

Belangrijke werken vastgelegd in 1963.

Artikel 462. — Waterlopen.

Ringvaart te Gent.

Bouwen van 2 wegbruggen respectievelijk op het Scheldekanaal en de bijarm te Merelbeke F 32.900.000

Stuwsluis te Merelbeke. — Electromechanische uitrusting 68.300.000

Durme :

Verhoging, verbreding en verlenging van de binnendijk van de potpolder VIII te Lokeren 16.000.000

Beneden-Samber :

Stuwsluizen te Montignies, Roselies, Mornimont en Floriffoux — Electromechanische uitrusting 127.800.000

Normalisering tussen Pont-de-Loup en Roselies 70.300.000

Bouwen van de wegbrug te Bauce . 14.000.000

Bouwen van de spoorbrug « St-Jacques » tussen Farciennes en Tergnée — Onderbouw 14.900.000

Bouwen van de spoorbrug te Franière — Bovenbouw 13.000.000

Bouwen van de openbare haven van « La Praye », tussen Châtelineau en Farciennes 104.900.000

Boven-Maas :

Normalisering te Seilles 32.400.000

Bouwen van een bekledingsmuur, rechteroever, afwaarts van de Boudewijnbrug te Hoei 63.000.000

Geschiktmaking van de oevers en uitdiepingsbaggerwerken 39.300.000

Boven-Schelde :

Aanleggen van het «quartier St-Jean» te Doornik 32.400.000

Nete :

Kalibrering tussen de spoorbrug te Duffel en de spoorbrug te St-Kathelijne-Waver 40.300.000

Zuidwillemsvaart :

Bouwen van een duiker te Bree . . 11.100.000

La Haine :

Rectification et calibrage entre Maurage et Ville-sur-Haine 18.200.000

Escaut-maritime :

Pont à Tamise. — Elargissement de la passe navigable 36.500.000

Article 463. — Côte — Ports maritimes et leurs voies d'accès.

Canal Gand-Terneuzen :

Construction d'un tunnel à Zelzate . 416.000.000

Travaux sur territoire néerlandais :

— Remboursement au gouvernement néerlandais 153.700.000

Démolition de l'ancien pont-rails à Zelzate 32.000.000

Port de Nieuport :

Construction d'un mur de quai sur la rive nord du canal d'accès 15.000.000

Article 474. — Barrages et adductions.

Adduction Béthane-Seraing — section Fléron-Seraing 1^{re} partie : Magnée-Embourg + section Membach-Béthane . 102.400.000

Barrage du Ry de Rome à Pétigny — route d'accès 7.600.000

Article 592. — Ports maritimes des administrations subordonnées.

Port d'Anvers :

Construction d'une station de pompage pour les Schijns - 2^e phase 323.600.000

Port de Gand :

Construction d'un mur de quai au bassin échevin Siffer (remboursement) . 100.000.000

Article 602. — Démergement.

Meuse :

Région liégeoise 50.000.000

La Haine :

Région du Borinage 15.900.000

Article 603. — Assèchement des polders du pays de Waes.

Divers 6.600.000

Hene :

Rechtstrekking en kalibrering tussen Maurage en Ville-sur-Haine 18.200.000

Zeeschelde :

Brug te Temse. — Verbreding van de vaargeul 36.500.000

Artikel 463 — Kust — Zeehavens en hun toegangswegen.

Kanaal Gent-Terneuzen :

Bouwen van een tunnel te Zelzate . 416.000.000

Werken op nederlands grondgebied :

— Terugbetaling aan de nederlandse regering 153.700.000

Afbraak van de oude spoorbrug te Zelzate 32.000.000

Haven van Nieuwpoort :

Bouwen van een kaaimuur op de noordelijke oever van de toegangseul . . . 15.000.000

Artikel 474. — Stuwen en toevoerleidingen.

Toevoerleiding Béthane-Seraing — vak Fléron-Seraing eerste deel : Magnée-Embourg + vak Membach-Béthane . 102.400.000

Stuwdam « du Ry de Rome » te Pétigny — toegangsweg 7.600.000

Artikel 592. — Zeehavens der ondergeschikte besturen.

Haven van Antwerpen :

Bouwen van een pompstation voor de Schijns — tweede faze 323.600.000

Haven van Gent :

Bouwen van een kaaimuur in het Schepen Sifferdok (terugbetaling) . . . 100.000.000

Artikel 602. — Ontwatering.

Maas :

Streek van Luik 50.000.000

Hene :

Streek van de Borinage 15.900.000

Artikel 603. — Droogmaking van de Polders van het Land van Waes.

Allerlei 6.600.000

Article 631. — Restauration du patrimoine de l'Etat

Canal Gand-Ostende :

Reconstruction du pont à Hansbeke . 12.900.000

Canal Albert :

Reconstruction d'un pont à Schoten . 18.200.000

Article 651. — Restauration d'autres patrimoines.

*Port de Gand :*Fourniture de deux grues de quai de
5 T. et d'une grue flottante de 10 T. . 70.700.000*Canal Bruxelles-Rupel :*Construction de stations de pompage
complémentaires aux écluses à Kapel-
len-op-den-Bos, Willebroek et Wintam . 13.900.000Ponts-levant à Grimbergen, Tisselt et
Humbeek — Superstructure en béton
précontraint 39.500.000

Artikel 631. — Herstel van het Rijkspatrimonium.

Kanaal Gent-Oostende :

Heropbouw van de brug te Hansbeke . 12.900.000

Albertkanaal :

Heropbouw van de brug te Schoten . 18.200.000

Artikel 651. — Herstel van andere patrimonía.

*Haven van Gent :*Leveren van twee kaaikranen van 5 T
en van een vlotkraan van 10 T . . 70.700.000*Kanaal Brussel-Rupel :*Bouwen van bijkomende pompsta-
tions aan de sluizen te Kapellen-op-den-
Bos, Willebroek en Wintam . . . 13.900.000Hefbruggen te Grimbergen, Tisselt en
Humbeek — Bovenbouw in spanbeton . 39.500.000

ANNEXE N° 5.

Administration des Voies hydrauliques.

*Travaux importants du programme de 1963
non mis en adjudication à ce jour.*

* : Travaux repris au programme 1964
— Date probable de l'adjudication —

Article 462 — Cours d'eau.

Canal circulaire à Gand :

* Pont-route W4	15.000.000	septembre
* Ecluse E4	45.000.000	décembre
* Barrage B4 — équipement mécanique	13.000.000	juin

*Escaut maritime entre Gand et Anvers et affluents :**Escaut maritime :*

* Nouveau quai à Tamise	40.000.000	mai et novembre
* Amélioration du tracé (calibrage) à Termonde au droit de la nouvelle embouchure de la Dendre	20.000.000	octobre

Rupel :

* Dragages (calibrage)	15.000.000	juillet
----------------------------------	------------	---------

Basse Meuse :

Barrage avec écluse à Lixhe 1 ^{re} partie	200.000.000	décembre
--	-------------	----------

Basse Sambre :

* Normalisation entre Roselies et « Bonne Espérance » (Farciennes)	138.000.000	20-3-1963
Normalisation entre Ham et Mornimont	100.000.000	1965
Pont-rails	33.000.000	

Canal du Centre :

* Section Nimy - Ville-sur-Haine - écluse Obourg-Wartons - équipement électromécanique	35.000.000	juin
--	------------	------

Canal Bossuit - Courtrai :

* Reconstruction de digues entre le tunnel à Moen et l'écluse n° 6 à Zwevegem	20.000.000	avril
---	------------	-------

BIJLAGE N° 5.

Bestuur der Waterwegen.

*Voornaamste werken van het programma voor 1963
die tot op heden nog niet aanbesteed zijn.*

* : werken opgenomen in het programma
— Vermoedelijke aanbestedingsdatum —

Artikel 462. — Waterlopen.

Ringvaart te Gent :

* Wegbrug W 4	15.000.000	september
* Sluis E 4	45.000.000	december
* Stuw B 4—mechanische uitrusting	13.000.000	juni

*Zeeschelde tussen Gent en Antwerpen en bijrivieren :**Zeeschelde :*

* Nieuwe kaai te Temse	40.000.000	mei en november
* Verbetering van het tracé (kalibrering) te Dendermonde ter hoogte van de nieuwe monding van de Dender	20.000.000	oktober

Rupel :

* Baggerwerken (kalibrering)	15.000.000	juli
--	------------	------

Neder-Maas :

Stuw met sluis te Lixhe eerste deel	200.000.000	december
---	-------------	----------

Neder-Samber :

* Normalisering tussen Roselies en « Bonne Espérance » (Farciennes)	138.000.000	20-3-1963
Normalisering tussen Ham en Mornimont	100.000.000	1965
Spoorbrug	33.000.000	

Kanaal van het Centrum :

* Vak Nimy - Ville-sur-Haine — sluis Obourg-Wartons — electromechanische uitrusting	35.000.000	juni
---	------------	------

Kanaal Bossuit-Kortrijk :

* Heropbouw van de dijken tussen de tunnel te Moen en de sluis n° 6 te Zwevegem	20.000.000	april
---	------------	-------

* : Travaux repris au programme 1964	Date probable de l'adjudication	* : werken opgenomen in het programma	Vermoedelijke aanbestedingsdatum
<i>Yser :</i>		<i>IJzer :</i>	
* Calibrage - 1 ^{re} phase . . . 50.000.000	avril	* Kalibrering — 1 ^{ste} faze . . . 50.000.000	april
<i>Haute-Sambre :</i>		<i>Boven-Samber :</i>	
Normalisation entre Monceau et Landelies . . . 50.000.000	1965	Normalisering tussen Monceau en Landelies . . . 50.000.000	1965
<i>Dendre :</i>		<i>Dender :</i>	
* Ecluse — barragée à Termonde 50.000.000	2 ^e trimestre	* Stuwsluis te Dendermonde 50.000.000	2 ^e trimester
<i>Canal Kwaadmechelen - Dessel :</i>		<i>Kanaal Kwaadmechelen-Dessel :</i>	
Travaux de mise à grande section . . . 30.000.000	mai	Verbredingswerken . . . 30.000.000	mei
<i>Zuidwillemsvaart :</i>		<i>Zuidwillemsvaart :</i>	
Travaux d'amélioration . . . 20.000.000	septembre	Verbeteringswerken . . . 20.000.000	september
<i>Durme :</i>		<i>Durme :</i>	
* Dragages 25.000.000	décembre	* Baggerwerken 25.000.000	december
* Renouvellement du pont « Statiënbrug » à Lokeren 26.000.000	juillet + septembre	* Vernieuwing van de Statiënbrug te Lokeren . . . 26.000.000	juli + september
<i>Demer :</i>		<i>Demer :</i>	
* Calibrage — 1 ^{re} phase . . . 20.000.000	mai + septembre	* Kalibrering — 1 ^{ste} faze . . . 20.000.000	mei + september
Article 463 — Côte — Ports maritimes et leurs voies d'accès.		Artikel 463. — Kust. — Zeehavens en hun toegangswegen.	
<i>Escaut en aval d'Anvers et ses liaisons avec les passes profondes en mer :</i>		<i>Schelde afwaarts van Antwerpen en haar verbindingen met de diepe passen in zee.</i>	
* Travaux de calibrage à :		* Kalibreringswerken te :	
Zimmerman 30.000.000	avril	Zimmerman 30.000.000	april
Walsoorden 60.000.000	août	Walsoorden 60.000.000	augustus
Bath 96.000.000	1965	Bath 96.000.000	1965
<i>Canal de Gand à Terneuzen :</i>		<i>Kanaal Gent-Terneuzen :</i>	
Travaux à la voie ferrée à Zelzate 30.000.000		Werken aan de spoorweg te Zelzate 30.000.000	
Pont à Zelzate :		Brug te Zelzate :	
* génie civil 70.000.000		* burgerlijke bouw-	
équipement électromécanique 45.000.000	septembre	kunde 70.000.000	
Construction de routes . . . 25.000.000		electromechanische uitrusting 45.000.000	september
<i>Ports de Bruges et de Zeebruges — Canal Baudouin :</i>		Aanleggen van wegen . . . 25.000.000	
Travaux d'extension (murs de quai dans l'avant-port, zone industrielle dans l'avant-port et la zone du canal) : avant-port — mur de quai presqu'île Ouest . . . 248.000.000	juin	<i>Havens van Brugge en Zeebrugge — Boudewijnkanaal :</i>	
mise à grande section du canal à Bruges . . . 30.000.000	mai	Uitbreidingswerken (kaaimuren in de voorhaven, nijverheidszone in de voorhaven en in de kanaalzone) : voorhaven — kaaimuur westelijk schiereiland 248.000.000	juni
		verbredingswerken van het kanaal te Brugge . . . 30.000.000	mei

* : Travaux repris au programme 1964	Date probable de l'adjudication	* : werken opgenomen in het programma	Vermoedelijk aanbestedingsdatum
<i>Port d'Ostende :</i> Elargissement du che- nal d'accès au port et construction d'une nou- velle estacade Est avec jetée basse		<i>Haven van Oostende :</i> Verbreding van de toe- gangsgeul tot de haven en aanleg van een nieuw oostelijk staket- sel met lage pier	
	78.000.000 avril		78.000.000 april
Article 474 — Barrages et adductions.		Artikel 474 — Stuwdammen en toevoerleidingen.	
Adduction Béthane — Se- raing — 2 ^e partie : Embourg-Seraing		Toevoerleiding Béthane- Seraing - Vak Fléron- Seraing — 2 ^e deel : Em- bourg-Seraing	
	200.000.000 mai		200.000.000 mei
Barrage de la Gileppe : Aménagement et mo- dernisation — com- plexe de routes		Gileppestuwdam : Geschiktmaking en mo- dernisering — wegen- complex	
	40.000.000 mai		40.000.000 mei
Barrage du Ry de Rome à Pétigny — Parachève- ment		du Ry de Rome-stuwdam te Petigny. Afwerking	
	30.000.000 mai		30.000.000 mei
Article 592 — Ports maritimes des administrations subordonnées.		Artikel 592 — Zeehavens van de ondergeschikte besturen.	
<i>Port d'Anvers :</i> Station de pompage à Zandvliet (1 ^{re} tranche)		<i>Haven van Antwerpen :</i> Pompstation te Zandvliet (1 ^{ste} schijf)	
	35.000.000		35.000.000
<i>Port Autonome de Liège :</i> Création d'un port pu- blic à Seraing		<i>Autonome haven van Luik :</i> Aanleggen van een open- bare haven te Seraing	
	54.000.000		54.000.000
Article 602 — Déménagement.		Artikel 602 — Ontwatering.	
<i>La Haine :</i> Région du Borinage		<i>Hene :</i> Streek van de Borinage	
	59.700.000		59.700.000
Article 631 — Restauration du patrimoine de l'Etat.		Artikel 631 — Herstelling van het Staatspatrimonium.	
<i>Port de Blankenberge :</i> Reconstruction de l'es- tacade Est		<i>Haven van Blankenberge :</i> Heropbouw van het ooste- lijk staketsel	
	20.000.000 mai		20.000.000 mei
<i>Canal Albert :</i> Pont à Viersel et Oele- gem II — Construction de rampes d'accès		<i>Albertkanaal :</i> Brug te Viersel en Oele- gem II. Aanleggen van opritten	
	13.000.000 octobre		13.000.000 oktober
Article 651 — Restauration d'autres patrimoines.		Artikel 651 — Herstelling van andere patrimonia.	
<i>Port de Zeebrugge — Canal Baudouin :</i> Construction d'un pont- rails sur l'écluse de jonction à Bruges		<i>Haven van Zeebrugge — Boudewijnkanaal :</i> * Bouwen van een spoor- brug op de verbindssluis te Brugge	
	15.000.000		15.000.000
<i>Port de Bruxelles et Canal Bruxelles-Rupel :</i> Ponts-levant à Grimber- gen, Tisselt et Hum- beek : équipement électromé- canique		<i>Haven van Brussel en kanaal Brussel-Rupel :</i> Hefbruggen te Grimber- gen, Tisselt en Hum- beek : * electromechanische uitrusting	
	96.000.000 mai		96.000.000 mei
	14.000.000 juillet		14.000.000 juli
	16.000.000 juin		16.000.000 juni

ANNEXE N° 6.

Administration des Bâtiments.

Liste des travaux importants dont la dépense a été prise en charge par les crédits du budget 1963.

Article 501. — Centres administratifs.

Bruxelles :

Cité Administrative	F 304.297.924
Complexe administratif. Rue de la Croix de fer, 7 ^e phase. Gros œuvre — Achèvement et parachèvement bloc Gardarmerie et aménagement cour — garage	46.889.689

Article 502. — Autres bâtiments de l'Etat.

Saint-Gilles :

Prison. Gros œuvre et parachèvement. Garage	5.120.953
---	-----------

Termonde :

Prison de l'Etat. Transformations cave de chauffage. Salle des fêtes — Chapelle. Centre ateliers avec entrepôt et garage	19.847.833
--	------------

Bruxelles :

Mont des Arts. Bibliothèque Albert I ^{er} . 5 ^e tranche	60.311.421
---	------------

Gand :

Hôpital académique. Clinique II — Gros œuvre. Parachèvement	10.579.513
Clinique II — Achèvement	15.496.506

Lichtenbusch :

Complexe douanier. Construction de nouveaux hangars	4.867.078
---	-----------

Liège :

Enregistrement et Comité d'Acquisition. Extension	5.413.461
---	-----------

Grand Manil :

Station de recherches fruitières et maraîchères. Construction de laboratoires et bureaux	10.227.436
--	------------

Bruxelles :

Bd Léopold III. Administration des Routes. Gros œuvre et parachèvement	8.757.588
--	-----------

BIJLAGE N° 6.

Ministerie van Openbare Werken.

Lijst van de voornaamste werken waarvan de uitgaven ten laste genomen werd door de kredieten van de begroting 1963.

Artikel 501 — Administratieve centra.

Brussel :

Administratieve wijk	F 304.297.924
Administratief complex IJzerkruisstraat. 7 ^e fase. Ruwbouw — voltooiingswerken en afwerking blok Rijkswacht en aanleggen koer - garage	46.889.689

Artikel 502. — Andere Staatsgebouwen.

Sint-Gillis :

Gevangenis. Ruwbouw en afwerking. Garage	5.120.953
--	-----------

Dendermonde :

Rijksgevangenis. Verbouwingswerken stookkelder. Feestzaal — kapel — Centrum werkhuis met stapelplaats en garage	19.847.833
---	------------

Brussel :

Kunstberg. Albertina-bibliotheek 5 ^e schijf	60.311.421
--	------------

Gent :

Academisch Ziekenhuis. Kliniek II — Afwerking ruwbouw	10.579.513
Kliniek II — Voltooiingswerken	15.496.506

Lichtenbusch :

Douanecomplex. Bouwen van nieuwe loodsen	4.867.078
--	-----------

Luik :

Registratie en Comité tot Aankoop. Uitbreiding	5.413.461
--	-----------

Grand Manil :

Opzoekingsstation voor groenten en fruit. Bouwen van laboratoria en burelen	10.227.436
---	------------

Brussel :

Leopold III-laan. Bestuur der Wegen Ruwbouw en afwerking	8.757.588
--	-----------

<i>Woluwe :</i>		<i>Woluwe :</i>	
Parc. Construction d'un centre sportif		Park. Bouwen van een sportcentrum.	
Gros œuvre et parachèvement	8.420.619	Ruwbouw en afwerking	8.420.619
<i>Liège :</i>		<i>Luik :</i>	
Mémorial. — Monument Interallié.		Gedenkteken — Intergeallieerd monu-	
Parachèvement et restauration	15.049.698	ment. Afwerking en herstel	15.049.698
<i>Alost :</i>		<i>Aalst :</i>	
Poste. Construction d'un nouveau bu- reau	11.252.059	Postgebouw. Bouwen nieuw kantoor .	11.252.059
<i>Charleroi II :</i>		<i>Charleroi II :</i>	
Poste. Construction	16.391.190	Post. Bouwwerken	16.391.190
<i>Etterbeek :</i>		<i>Etterbeek :</i>	
Caserne de Witte de Haelen. Garage avec ateliers et bureaux	5.288.455	Kaserne de Witte de Haelen. Garage met werkplaatsen en burelen	5.288.455
<i>Oreye (Lens s/Geer) :</i>		<i>Oreye (Lens-sur-Geer) :</i>	
Gendarmerie. Construction nouvelle caserne	8.008.244	Rijkswacht. Bouwen van een nieuwe kazerne	8.008.244
<i>Voltem :</i>		<i>Vottem :</i>	
Gendarmerie. Construction d'une infirmierie vétérinaire et de locaux et divers aménagements	9.506.113	Rijkswacht. Bouwen van een zieken- zaal - veeartsenij. Lokalen en verschil- lende aanpassingswerken	9.506.113

ANNEXE N° 7.

Administration des Bâtiments.

Liste des travaux importants du programme de 1963 qui n'ont pas encore fait l'objet d'une adjudication à ce jour (18 février 1964).

Artikel 501 — Centres Administratifs.

Bruxelles :

Cité Administrative :

Bâtiments F :

Lot I — Installation électrique. Estimation F	31.541.000
Façades du parking B et façades superstructure « Halte Congrès »	18.500.000
Pierres bleues façade Bd. Pachéco comprise entre le bloc G et bloc E sauf le halte Congrès	12.000.000

Liège :

Centre Administratif :

Construction — première tranche 74.900.819

Article 502 — Bâtiments de l'Etat.

Gand :

Police judiciaire. Construction garage laboratoire + travaux d'aménagement 10.384.692

Paifve :

Etablissement de défense sociale pour délinquants mentaux. Construction première tranche 63.225.633

Bruxelles :

Bibliothèque Albert I. 6° tranche 108.112.638

Gembloux :

Groupe Phytohygiène. Station de Phytopharmacie. Construction de laboratoires et bureaux 25.452.439

Maaseik :

Gendarmerie. Construction 22.216.000

BIJLAGE N° 7.

Bestuur der gebouwen.

Lijst der voornaamste werken van het programma voor 1963 die tot op heden (18 februari 1964) nog niet aanbesteed zijn.

Artikel 501. — Administratieve Centra.

Brussel :

Administratieve wijk :

Gebouw F

Lot I. — Electrische installatie. Raming F	31.541.000
Gevels van parking B en gevels van de bovenbouw « Congreshalte »	18.500.000
Blauwe stenen gevel Pachécolaan begrepen tussen blok G en blok E behalve de Congreshalte	12.000.000

Luik :

Administratief centrum

Bouw 1^{ste} schijf 74.900.819

Artikel 502 — Staatsgebouwen.

Gent :

Gerechtelijke Politie. Bouwen autobergplaats laboratorium + aanpassingswerken 10.384.692

Paifve :

Instelling van sociaal verweer voor geesteszieken. Bouw eerste schijf 63.225.633

Brussel :

Albertina-bibliotheek. 6° schijf 108.112.638

Gembloers :

Phytohygiënische Groep. Phytofarmaceutisch station. Bouw van laboratoria en bureaus 25.452.439

Maaseik :

Rijkswacht. Bouwen 22.216.000