

Chambre des Représentants

SESSION 1963-1964

22 JANVIER 1964

BUDGET

du Ministère des Travaux Publics
pour l'exercice 1964.

RAPPORT

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

PAR M. J. PEETERS.

SOMMAIRE.

PREMIERE PARTIE.

	Page
EXPOSE DU MINISTRE	2
A. — Routes	2
B. — Voies hydrauliques	6
C. — Bâtiments	14
D. — Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du territoire	14

DEUXIEME PARTIE

QUESTIONS ET REPONSES	18
I. Routes	18
Autoroute de Wallonie	20
Fonds des routes	24
Autoroute E3	24
Tunnels	26
Route industrielle Gand-Zelzate	27
Route N° 4	29
Sécurité routière	33
Réparation des dégâts d'hiver	35

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Gillès de Pélichy.

A. — Membres : MM. Bijens, Décarpentrie, Delwaide, De Mey, De Saeger, Gaspar, Gillès de Pélichy, Jacques, Moriau, Van den Daele, Verboven. — MM. Cugnon, De Sweemer, Grégoire, Hicquet, Juste, Peeters (Justin), Sainte, Toubeau, Van Cleemput, Van Hoorick. — MM. Cornet, Mundeeler.

B. — Suppléants : MM. Eneman, Hermans, Mertens, Van Acker (Benoît), Vandamme (Fernand), Wirix. — MM. Bary, Geldof, Gillis, Henry, Nazé. — M. Van Offelen.

Voir :

4-XVI (1963-1964) :

— N° 1 : Budget.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1963-1964

22 JANUARI 1964

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken
voor het dienstjaar 1964.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE OPENBARE WERKEN (1).

UITGEBRACHT DOOR DE HEER J. PEETERS.

INHOUD.

EERSTE DEEL.

	Blz.
UITEENZETTING VAN DE MINISTER	2
A. — Wegen	2
B. — Waterwegen	6
C. — Gebouwen	14
D. — Bestuur van de stedenbouw en de ruimtelijke ordening	14

TWEEDE DEEL.

Vragen en antwoorden	18
I. Wegen	18
Autoroute de Wallonie	20
Wegenfonds	24
Autosnelweg E3	24
Tunnels	26
Industrieweg Gent-Zelzate	27
Hoofdweg N° 4	29
Veiligheid op de weg	33
Herstel van de door de winter aangerichte schade	35

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Gillès de Pélichy.

A. — Leden : de heren Bijens, Décarpentrie, Delwaide, De Mey, De Saeger, Gaspar, Gillès de Pélichy, Jacques, Moriau, Van den Daele, Verboven. — de heren Cugnon, De Sweemer, Grégoire, Hicquet, Juste, Peeters (Justin), Sainte, Toubeau, Van Cleemput, Van Hoorick. — de heren Cornet, Mundeeler.

B. — Plaatsvervangers : de heren Eneman, Hermans, Mertens, Van Acker (Benoît), Vandamme (Fernand), Wirix. — de heren Bary, Geldof, Gillis, Henry, Nazé. — de heer Van Offelen.

Zie :

4-XVI (1963-1964) :

— N° 1 : Begroting.

	Page		Blz.
II. Voies hydrauliques	40	II. Waterwegen	40
Escaut	40	Schelde	40
Canal Albert	42	Albertkanaal	42
Liaison Borinage-Gand	43	Verbinding Borinage-Gent	43
Port d'Anvers	45	Haven van Antwerpen	45
Canal circulaire de Gand	47	Ringvaart om Gent	47
Port de Gand	51	Haven van Gent	51
Dendre	53	Dender	53
Barrages	55	Stuwdammen	55
III. Bâtiments	57	III. Gebouwen	57
Alost	57	Aalst	57
Bâtiments scolaires	59	Schoolgebouwen	59
Hôpital académique de Gand	61	Academisch Ziekenhuis te Gent	61
IV. Urbanisme	62	IV. Stedebouw	62
Zoning industriel Gand	63	Industriezone te Gent	63
Application de la loi	68	Toepassing van de wet	68
Application de la loi Brunfaut	71	Toepassing van de wet Brunfaut	71
Reconversion économique	72	Economische reconversie	72
V. Divers	74	V. Diversen	74
TROISIEME PARTIE.		DERDE DEEL.	
DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTE	78	BESPREKING VAN DE ARTIKELEN EN STEMMINGEN	78

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission des Travaux Publics a consacré six séances à l'examen du budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1964.

Le Ministre des Travaux Publics a fait un exposé sur les différents problèmes que soulève la gestion de son département. Ils sont classés ci-après sous les rubriques Routes — Voies Hydrauliques — Bâtiments — Urbanisme.

Divers membres ont ensuite posé des questions en rapport avec leurs préoccupations. Ces questions, ainsi que les réponses fournies par M. le Ministre forment la seconde partie du présent rapport et sont classées dans le même ordre que les problèmes traités antérieurement par le Ministre.

PREMIERE PARTIE.

EXPOSE DU MINISTRE.

A. — ROUTES.

En ce qui concerne les engagements en faveur des routes, on peut dire que 1963 fut une année exceptionnelle.

En effet, à la fin de cette année 1963, près de 8 milliards d'engagements auront été pris. Ce montant record se décompose comme suit :

— Fonds des Routes	5.550 millions
— Dégâts d'hiver	1.400 millions
— Entretien	915 millions
Total	7.865 millions

Il provient malheureusement en partie de l'effort spécial consenti à la suite de l'hiver. En même temps que la réparation des dégâts, il a été procédé, chaque fois que cela était possible à certains travaux de modernisation, de sorte que le montant des engagements pour la création d'une nouvelle infrastructure a largement dépassé les 6 milliards de francs.

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie voor de Openbare Werken heeft zes vergaderingen gewijd aan het onderzoek van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1964.

De Minister van Openbare Werken heeft een uiteenzetting gehouden over de diverse problemen in verband met het beheer van zijn departement. Ze zijn hierna opgenomen in de rubrieken Wegen, Waterwegen, Gebouwen en Stedebouw.

Vervolgens hebben verscheidene leden vragen gesteld over de kwesties waar zij belang in stellen. Deze vragen, alsmede de antwoorden van de Minister, vormen het tweede deel van dit verslag. De volgorde ervan is dezelfde als die van de problemen die tevoren door de Minister zijn behandeld.

EERSTE DEEL.

UITEENZETTING VAN DE MINISTER.

A. — WEGEN.

Gezegd kan worden dat 1963 een uitzonderlijk jaar was met betrekking tot de vastleggingen voor de wegenbouw.

Einde 1963 waren inderdaad bijna 8 miljard aan kredieten vastgelegd. Dit recordbedrag is onderverdeeld als volgt :

— Wegenfonds	5.550 miljoen
— Winterschade	1.400 miljoen
— Onderhoud	915 miljoen
Totaal	7.865 miljoen

Spijtig genoeg dient de oorzaak hiervan gedeeltelijk te worden gezocht in de bijzondere inspanning die ten gevolge van de winter diende te worden gedaan. Tegelijkertijd met het herstel van de schade werd, telkens wanneer dit mogelijk was, overgegaan tot de uitvoering van sommige moderniseringswerken, zodat de vastleggingskredieten voor het tot stand brengen van een nieuwe infrastructuur het niveau van 6 miljard aanmerkelijk hebben overschreden.

Autoroutes.**1) Travaux réalisés et mis en adjudication au cours de l'année 1963.**

Parmi les principaux travaux qui ont fait l'objet d'engagements en 1963, il y a lieu de citer :

a) L'ensemble des travaux d'achèvement de l'autoroute Anvers - Liège - Aix-la-Chapelle. Il convient d'ailleurs de signaler à ce sujet que l'importance des engagements qui ont dû être pris pour terminer ce travail à un rythme accéléré a épuisé une grande partie des disponibilités du budget de 1963 pour les autoroutes et que, de ce fait, certains travaux ont dû être retardés.

L'effort considérable qui a été consenti en 1963 permettra d'ouvrir à la circulation, le 1^{er} octobre 1964, l'entièreté de l'autoroute, de telle sorte que Anvers et Liège seront reliées à ce moment au réseau d'autoroutes allemandes. Nous devons bien entendu espérer qu'un trop rude hiver ne se représentera plus.

L'importance des crédits engagés pour cet achèvement est de plus de deux milliards de francs.

b) Dans le cadre des travaux de construction du nœud d'autoroutes entourant l'agglomération liégeoise, il y a lieu de citer le dédoublement du tronçon Loncin-Rocourt et les travaux au grand échangeur de Loncin qui constitue le croisement de l'autoroute Bruxelles-centre de Liège avec l'autoroute de Wallonie.

c) Dans le même ordre d'idées, l'accès de Seraing, c'est-à-dire la liaison autoroutière Jemeppe-Hollogne, a donné lieu à d'importants engagements pour expropriations. Il suffit de souligner que, pour ce tronçon d'autoroutes de 4 kilomètres, 320 maisons ont dû être expropriées. Le rythme de ces expropriations est tel que les travaux proprement dits commenceront au printemps prochain.

d) Dans le Hainaut, les travaux de l'autoroute de Wallonie ont commencé, comme on le sait, entre Ville s/Haine et Strepy. En même temps ont été entamées les expropriations pour d'autres sections de l'autoroute de Wallonie dans le Hainaut et le Centre ainsi que pour l'accès de La Louvière.

e) Enfin, toutes les études relatives aux 180 kilomètres de l'autoroute de Wallonie et de ses accès se poursuivent activement, de telle manière que les plans de réservation, d'expropriation et d'exécution, étudiés par des bureaux privés, sont déposés régulièrement et permettent d'envisager des mises en adjudication sur base de documents parfaitement établis, dès le début de 1964.

2) Travaux prévus au budget 1964.

Le même effort sera poursuivi au cours de 1964. Les investissements routiers atteindront 6 milliards de francs, dont 5.500 millions de francs pour le Fonds des Routes.

Dans ces 5.500 millions de francs, 4 milliards de francs seront consacrés aux autoroutes. Dans les grandes lignes, ces 4 milliards de francs sont répartis comme suit :

Autosnelwegen.**1) Werken die gedurende het jaar 1963 werden uitgevoerd of aanbesteed.**

Onder de voornaamste werken, waarvoor in 1963 vastleggingen werden gedaan, kunnen worden vermeld :

a) De gezamenlijke voltooiingswerken aan de autosnelweg Antwerpen-Luik-Aken. In dit verband dient trouwens te worden vermeld dat de vastleggingen die noodzakelijk waren om dit werk in versneld tempo uit te voeren, een groot deel van de op de begroting 1963 beschikbare fondsen voor de autosnelwegen hebben opgeslorpt, zodat bepaalde werken moesten worden vertraagd.

De grote inspanning die men zich in 1963 heeft getroost, zal het mogelijk maken op 1 oktober 1964 de volledige autosnelweg voor het verkeer open te stellen, waardoor Antwerpen en Luik met het Duitse net van autosnelwegen zullen zijn verbonden. Vanzelfsprekend zal dit tijdschema enkel kunnen worden in acht genomen indien niet opnieuw dient afgerekend met een strenge winter.

Voor de voltooiing van voornoemde autosnelweg zijn meer dan twee miljard aan kredieten vastgelegd.

b) In het raam van de aanleg van het complex van autosnelwegen rondom de Luikse agglomeratie wordt o.a. gewerkt aan de splitsing van het wegvak Loncin-Rocourt en de werken aan het grote knooppunt te Loncin, waar de autosnelweg Brussel-centrum Luik en de « autoroute de Wallonie » samenkomen.

c) In hetzelfde verband werden aanzienlijke vastleggingen gedaan voor onteigeningen ten behoeve van de toegangsweg tot Seraing, d.w.z. de autosnelweg Jemeppe-Hollogne. Het volstaat erop te wijzen dat voor dit 4 kilometer lange vak van de autosnelweg 320 woningen dienden te worden onteigend. De onteigeningen verlopen zo vlot dat in de lente van 1964 met de eigenlijke werken zal begonnen kunnen worden.

d) Zoals bekend werden in Henegouwen de werken aan de « autoroute de Wallonie » aangevat tussen Ville s/Haine en Strepy. Tegelijk werd een aanvang gemaakt met de onteigeningen voor andere vakken van de « autoroute de Wallonie » in Henegouwen en het Centre, alsmede voor de toegangswegen tot La Louvière.

e) Ten slotte worden de diverse studies in verband met de 180 kilometer van de « autoroute de Wallonie » en de toegangswegen ervan actief voortgezet. Door particuliere bureaus worden de daaraan opgedragen plannen van reservering, onteigening en uitvoering geregeld ingediend, zodat kan worden voorzien dat reeds in het begin van 1964 aanbestedingen op grond van volledig bijgewerkte documenten zullen kunnen plaatshebben.

2) In de begroting 1964 opgenomen werken.

Dezelfde inspanning zal in de loop van 1964 worden voortgezet. Aan de wegenbouw zal 6 miljard worden besteed, waarvan 5.500 miljoen op rekening van het Wegenfonds komen.

Van deze 5.500 miljoen frank zullen 4 miljard frank worden besteed voor autosnelwegen. In grote trekken zijn die 4 miljard frank verdeeld als volgt :

— Autoroute Liège - Aix-la-Chapelle :	
accès de Dison	200 millions
accès au pont de Wandre	150 millions
— Autoroute de Wallonie :	
(dont 700 millions pour les accès de Liège et de Seraing)	2.240 millions
— Reconversion du Borinage et du Centre	410 millions
— Expropriations et divers	1.000 millions

Comme on le constate, les efforts sont concentrés sur l'autoroute de Wallonie.

Budget 1964 — Routes.

La préoccupation principale du Ministre dans le choix des travaux réalisés et mis en adjudication en 1963 a été de poursuivre, aussi vite que possible, la modernisation de certains itinéraires essentiels, de manière à leur assurer une rentabilité rapide. C'est ainsi qu'une part importante des crédits du Fonds des Routes, a été réservée à la route 4 Bruxelles-Trèves dont l'achèvement urgent s'impose de plus en plus, étant donné le volume croissant de la circulation aussi bien pour le transport des marchandises que pour le tourisme.

En principe, les travaux de modernisation tiennent compte des nécessités futures : ils prévoient donc les élargissements de la plateforme et l'amélioration des caractéristiques géométriques des itinéraires, de manière à les rendre aptes à recevoir le volume de circulation prévu pour 1980.

Il faut, par ailleurs, se souvenir que la modernisation imposée par l'intensité croissante de la circulation nécessite la construction de chaussées coûteuses : il ne suffit pas d'améliorer les revêtements superficiels, mais il faut renforcer sérieusement les fondations pour éviter leur dégradation par des véhicules d'un tonnage de plus en plus élevé.

Cette manière de travailler se justifie amplement car elle a un rendement de beaucoup supérieur à la solution consistant à parer au plus pressé en remettant en état de viabilité la seule couche de roulement, sans se préoccuper des exigences futures. Toutefois, les travaux de premier établissement sont alors plus coûteux ; avec un budget déterminé, on établit sans doute un kilométrage moins long de routes mais les réalisations sont bien plus durables.

Faut-il rappeler que les effets de l'hiver exceptionnel 1962-1963 ont été durement ressentis dans le domaine routier ? L'influence de cet événement défavorable s'est manifestée essentiellement de deux manières différentes.

En premier lieu par des perturbations dans des entreprises en cours de modernisation : certaines d'entre elles se rapportant à des tronçons de route qui avaient souffert de profondes dégradations — imprévisibles au moment de la mise en adjudication — durent subir des réparations préalables particulièrement onéreuses. Le financement de ces réparations réduisit d'autant les crédits primitivement réservés à de nouvelles entreprises.

En second lieu, de nombreux travaux de réparation des dégâts causés par l'hiver ont été entrepris et ont mobilisé la totalité de la main-d'œuvre et du matériel disponibles dans l'industrie de la construction routière. Tous les dégâts sont loin d'être réparés actuellement et la pénurie de main-d'œuvre et de matériel se fait toujours sentir. L'urgence de ces réparations était indiscutable : l'effort maximum devait être consenti pour rétablir le réseau routier et

— Autosnelweg Luik-Aken :	
toegangsweg te Dison	200 miljoen
oprit aan de brug te Wandre	150 miljoen
— « Autoroute de Wallonie » :	
(waarvan 700 miljoen voor de toegangswegen te Luik en Seraing)	2.240 miljoen
— Omschakeling van de Borinage en het Centre	410 miljoen
— Onteigeningen en diverse uitgaven	1.000 miljoen

Zoals men kan vaststellen, worden de inspanningen geconcentreerd op de « autoroute de Wallonie ».

Begroting 1964 — Wegen.

Bij de keuze van de werken, die in 1963 werden uitgevoerd of aanbesteed, heeft de Minister zich vooral laten leiden door de overweging dat bepaalde hoofdwegen zo snel mogelijk dienden gemoderniseerd te worden om de spoedige rendabiliteit ervan te waarborgen. Om die reden werd een belangrijk deel van de kredieten van het Wegenfonds aangewend voor de weg 4 Brussel-Trier, die in steeds toenemende mate voor goederenvervoer en toerisme wordt gebruikt en waarvan de voltooiing derhalve een dringende noodzakelijkheid was geworden.

In principe wordt bij de moderniseringswerken rekening gehouden met de toekomstige behoeften : ze omvatten dus verbredingen van het wegbed en verbeteringen van de geometrische kenmerken der wegen, zodanig dat ze het voor 1980 voorziene verkeer kunnen opvangen.

Men mag trouwens niet uit het oog verliezen dat modernisering ten gevolge van de stijgende verkeersdrukke de aanleg van dure wegen noodzakelijk maakt : het is niet voldoende het bovenste wegdek te verbeteren, de funderingen moeten aanmerkelijk worden verstevigd om beschadiging ervan door de steeds zwaardere voertuigen te vermijden.

Deze werkwijze is ten volle verantwoord omdat het nuttig effect ervan veel groter is dan wanneer men enkel in allerhaast de wegbekleding bijwerkt zonder zich om de toekomstige ontwikkeling te bekommeren. De eerste aanlegkosten komen dan evenwel heel wat hoger te liggen ; in kilometer uitgedrukt kunnen weliswaar minder wegen worden aangelegd, doch de verkregen resultaten zijn veel beter.

Moet eraan worden herinnerd dat de uitzonderlijke winter 1962-1963 diepe sporen in ons wegennet heeft nagelaten ? De terugslag van de ongunstige weersomstandigheden heeft zich in hoofdzaak op twee verschillende wijzen doen gevoelen.

In de eerste plaats werden de moderniseringswerken getroffen. Door omstandigheden die op het ogenblik van de aanbesteding niet konden worden voorzien, leden bepaalde baanvakken zware schade. Met het herstellen ervan waren belangrijke bedragen gemoeid, waardoor uiteraard minder geld voor nieuwe projecten beschikbaar kwam.

In de tweede plaats werden talrijke werken tot herstel van de winterschade aangevat en hebben zij de inzet van alle arbeidskrachten en machines van de bouwondernemingen gevergd. Zelfs nu is de schade nog niet volledig ongedaan gemaakt en werkt het tekort aan arbeidskrachten en machines nog steeds na. Het is onbetwistbaar dat de herstellingen dringend dienden uitgevoerd te worden : de grootst mogelijke inspanning diende te worden gedaan om de wegen

ce, d'autant plus rapidement que les longs mois d'hiver avaient déjà complètement paralysé le trafic.

Le résultat pratique de cette situation fut un ralentissement dans la mise en adjudication des travaux de modernisation prévus par le Fonds des Routes. Il s'est, en effet, avéré que lors de plusieurs adjudications, au cours du 2^{me} semestre de 1963, les prix proposés par les soumissionnaires avaient augmenté dans des proportions qui ne se justifiaient que par le manque de concurrence existant sur le marché. Il était, dès lors, sage de ne pas augmenter le volume des travaux absolument indispensables — réparations des dégâts d'hiver — par des entreprises, certes nécessaires, mais qui pourraient être adjudgées dans des conditions plus économiques quelques mois plus tard, au moment où les séquelles de l'hiver 1962-1963 auraient disparu.

Au cours de ces dernières années, il a été constaté que des difficultés de plus en plus nombreuses surgissaient par suite de la non-disposition de certaines emprises lors de l'exécution des travaux : il en résultait l'obligation du paiement d'indemnités parfois très lourdes.

En vue de réduire au maximum, sinon de supprimer complètement à l'avenir les cas d'expropriations tardives, certains Comités d'acquisition ont été dédoublés et la procédure permettant la prise de possession anticipée des immeubles nécessaires a été améliorée.

Ainsi donc, le ralentissement observé en fin d'exercice pour la réalisation du programme de 1963, par suite des diverses causes qui viennent d'être évoquées, a été mis à profit pour permettre aux différents Comités d'acquisition d'acheter les terrains indispensables aux services d'exécution qui pourront ainsi prévoir la mise en adjudication de leurs travaux, dégagés de la hantise d'un litige avec les entrepreneurs avant même que les travaux soient entamés.

Quant au programme de 1964, il reprend comme il se doit, l'ensemble des travaux qui ont dû être postposés pour l'une ou l'autre des causes précitées.

Comme on le voit, ce programme procède du souci primordial de poursuivre ou d'achever des travaux entamés de manière à assurer la continuité d'un itinéraire.

*Relevé des principaux travaux
dont la dépense a été engagée en 1963.*

Route n° 2 — Section Kermt - Kuringen ...	43 millions
Route n° 4 — Section Sart-Bernard - Courrière	30
Route n° 4 — Elargissement P.I. à Sart-Bernard et Assesse	40
Route n° 4 — Section Sinsin - Hogne	55
Route n° 4 — Contournement de Marche : pont de Waha	13
—	138 millions
Route n° 5 — Traversée de Waterloo ...	15 millions
Route n° 7 — Modernisation à Tubize et Quenast	28 millions
Route n° 8 — Section Ath - Ligne	17 millions
Route n° 9 — Traversées de Leupegem-Audenaerde et Bevere	14 millions
Route n° 37 — Section Bousval - Court-St-Etienne	28 millions
Route n° 53 — Section Couture St-Germain - Ohain	26 millions
Route n° 56 — Redressement à Wondelgem et Evergem	26 millions
Route n° 58 — Contournement d'Audenaerde : Revêtement à Eine et Bevere	54 millions

opnieuw berijdbaar te maken en er diende des te meer spoed achter te worden gezet omdat de lange winter het verkeer al volledig ontwricht had.

Praktisch gezien leidde deze stand van zaken ertoe dat door het Wegenfonds minder moderniseringswerken werden aanbesteed. Bij verscheidene aanbestedingen, die tijdens het tweede halfjaar van 1963 werden uitgeschreven, hebben de inschrijvers hun prijzen inderdaad verhoogd in een mate die slechts kon voortvloeien uit een gebrek aan marktconcurrentie. Het was dan ook verkieslijk naast de absoluut onontbeerlijke werken, d. w. z. die in verband met het herstel van de winterschade, over te gaan tot aannemingen, die weliswaar noodzakelijk zijn doch tegen gunstiger voorwaarden zouden kunnen worden toegewezen op het ogenblik dat de nasleep van de winter 1962-1963 verdwenen zal zijn.

Tijdens de laatste jaren komt het steeds veelvuldiger voor dat bij de uitvoering van de werken blijkt dat wederrechtelijk over bepaalde terreinen werd beschikt. Uit dien hoofde dienen soms aanzienlijke schadeloosstellingen te worden betaald.

Om de gevallen van laattijdige onteigening in de toekomst tot het strikte minimum te beperken en zo mogelijk volledig uit te schakelen, werden bepaalde Comités tot aankoop van onroerende goederen gesplitst en werd de procedure voor de vervroegde inbezitneming van dergelijke goederen verbeterd.

Van de vertraging in de uitvoering van het program voor 1963, die op het einde van het dienstjaar werd vastgesteld en waarvan de verschillende oorzaken werden aangehaald, hebben de onderscheiden Comités tot aankoop van onroerende goederen gebruik gemaakt om over te gaan tot de aankoop van de terreinen waarover de uitvoeringsdiensten moeten kunnen beschikken. Bij de aanbesteding van de werken moeten deze diensten derhalve niet langer de vrees te koesteren dat ze nog vóór het begin van de werken last met de aannemers zullen krijgen.

Om voor de hand liggende redenen zijn alle werken, die wegens een van de hiervoren genoemde oorzaken dienden te worden uitgesteld, in het program voor 1964 opgenomen.

Zoas men kan zien, werd er bij het uitwerken van dit program vooral naar gestreefd reeds begonnen werken voort te zetten of te voltooien, zodat een weg niet half afgewerkt blijft liggen.

*Opgave van de voornaamste werken
waarvan de uitgaven in 1963 werd vastgelegd.*

Weg n° 2 — Vak Kermt - Kuringen	43 miljoen
Weg n° 4 — Vak Sart-Bernard - Courrière	30
Weg n° 4 — Verbreden van de onderdoorgang te Sart-Bernard en Assesse	40
Weg n° 4 — Vak Sinsin - Hogne	55
Weg n° 4 — Omleiding om Marche : brug te Waha	13
—	138 miljoen
Weg n° 5 — Doortocht te Waterloo ...	15 miljoen
Weg n° 7 — Modernisering te Tubeke en Quenast	28 miljoen
Weg n° 8 — Vak Ath - Ligne	17 miljoen
Weg n° 9 — Doortochten te Leupegem - Oudenaerde en Bevere	14 miljoen
Weg n° 37 — Vak Bousval - Court St Etienne	28 miljoen
Weg n° 53 — Vak Couture-St Germain - Ohain	26 miljoen
Weg n° 56 — Rechttrekking te Wondelgem en Evergem	26 miljoen
Weg n° 58 — Omleiding om Oudenaerde : rijwegverharding te Eine en Bevere	54 miljoen

Route n° 71 — Section Courtrai - Bellegem	39 millions
Route industrielle Gand - Zelzate — Section Desteldonk - Mendonk	42 millions

Weg n° 71 — Vak Kortrijk - Bellegem ...	39 miljoen
Industrieweg Gent - Zelzate — Vak Destel- donk - Mendonk	42 miljoen

B. — VOIES HYDRAULIQUES.

Travaux importants réalisés en 1963.

Canal Gand - Terneuzen.

Approfondissement de la section Gand - Terdonk	42 millions
Elargissement section Terdonk - Rieme ...	59 millions

Port d'Anvers.

Fourniture de 7 grues flottantes	26 millions
---	-------------

Sambre.

Équipement électromécanique des écluses à Monceau et à Marcinelle	32 millions
---	-------------

Meuse.

Mur de quai à Monsin	40 millions
-----------------------------	-------------

Canal Nimy - Blaton - Péronnes.

Ecluse de 12,50 mètres de chute à Péron- nes	154 millions
Tranchée de Bitremont	183 millions

Adduction Béthane - Seraing.

Tronçon Xhendelesse - Ayeneux	46 millions
Passage de l'adduction dans le Sart - Tilman	15 millions

Travaux mis en adjudication au cours de l'année 1963.

Art. 462. — Cours d'eau.

Ancien « Programme des 1.350 tonnes ».

Canal circulaire à Gand.

Ont été adjugés les travaux de construction de deux ponts-route, à Merelbeke, dans la route de l'Etat Zwijnaarde-Merelbeke, respectivement sur le canal de l'Escaut et sur le bras à marée et ceux de l'équipement électromécanique de l'écluse avec barrage à Merelbeke et du barrage situé sur le bras à marée à Zwijnaarde.

Le 28 novembre a eu lieu l'ouverture des soumissions pour les travaux de la Coupure Melle-Merelbeke et pour ceux de la construction d'une écluse dans la jonction canal circulaire-Haut Escaut et d'un pont-route à Zwijnaarde.

Canal Charleroi-Bruxelles.

Parmi les travaux de parachèvement de ce canal il faut signaler l'équipement électromécanique de l'écluse à Ittre qui vient d'être adjugé et les travaux de la 2^e partie de

B. — WATERWEGEN.

Belangrijke werken die in 1963 werden uitgevoerd.

Kanaal Gent - Terneuzen.

Verdieping van het vak Gent - Terdonk	42 miljoen
Verbreden van het vak Terdonk - Rieme	59 miljoen

Haven van Antwerpen.

Levering van 7 vlottende kranen	26 miljoen
--	------------

Samber.

Elektromechanische inrichting van de slui- zen te Monceau en Marcinelle	32 miljoen
---	------------

Maas.

Kaaimuur te Monsin	40 miljoen
---------------------------	------------

Kanaal Nimy - Blaton - Péronnes

Sluis met een verval van 12,50 meter te Péronnes	154 miljoen
Ingraving te Bitremont	183 miljoen

Toevoerleiding Béthane - Seraing.

Vak Xhendelesse - Ayeneux	46 miljoen
Passage van de toevoerleiding in de Sart - Tilman	15 miljoen

Werken die in de loop van het jaar 1963
werden aanbesteed.

Art. 462. — Waterlopen.

Vroeger « Program van 1.350 ton ».

Ringvaart te Gent.

Aansbesteed werden de werken voor de bouw van twee wegbruggen te Merelbeke op de rijksweg Zwijnaarde-Merelbeke, respectievelijk over het Scheldekanaal en over de tijarm, alsmede de werken voor de elektromechanische inrichting van en stuwsuis te Merelbeke en van de stuw in de tijarm te Zwijnaarde.

Op 28 november werden de inschrijvingen geopend voor de werken aan de Coupure Melle-Merelbeke en voor de bouw van een sluis aan de samenvloeiing van de Ringvaart en de Boven-Schelde alsmede aan een wegbrug te Zwijnaarde.

Kanaal Charleroi-Brussel.

Als voltooiingswerken van dit kanaal kunnen worden vermeld de elektromechanische inrichting van de sluis te Ittre (zopas aanbesteed) en de tweede fase van de verbin-

la liaison Ronquières-écluse à Ittre (= bouchon d'Asquimpont) dont l'adjudication a eu lieu le 3 décembre.

Sambre.

Pour la Basse-Sambre ont été adjugés l'équipement électromécanique des barrages éclusés à Montignies, Roselies, Mornimont et Floriffoux, les travaux de normalisation entre Pont-de-Loup et Roselies y compris la construction du pont-route à Farciennes, les travaux de construction du port public de « La Praye » entre Châtelaineau et Farciennes, ainsi que ceux de la construction de l'infrastructure du pont de chemin de fer St-Jacques entre Farciennes et Tergnée et de la superstructure du pont de chemin de fer à Franière. L'infrastructure de ce dernier pont sera mise en adjudication à bref délai par la S. N. C. B.

Meuse.

Pour la Haute-Meuse les travaux suivants ont été adjugés : construction d'un mur d'eau sur la rive droite en aval du pont Roi Baudouin à Huy, travaux de normalisation au droit de l'île de Seilles, ainsi qu'à Dinant et en amont du barrage d'Andenelle, des dragages d'approfondissements à Hastière.

Haut-Escaut.

Les travaux d'aménagement du quartier Saint-Jean à Tournai sont continués par ceux qui constituent la jonction des deux chantiers existants.

Pour la rectification du Haut-Escaut entre le lieu-dit « De Hutte » à Petegem et le pont n° II à Audenarde, l'ouverture des soumissions a eu lieu le 2 novembre.

Autres cours d'eau.

Il faut citer ici :

— les travaux adjugés :

Nethe inférieure.

Calibrage du tronçon entre le pont de chemin de fer à Duffel et le pont de chemin de fer à Wavre-Ste-Catherine.

Haine.

Rectification et calibrage entre Maurage et Ville-sur-Haine.

Escaut maritime.

Elargissement de la passe marinière du pont de Tamise.

Durme.

Exhaussement et élargissement de la digue circulaire limitant l'étendue côté terre du « potpolder » VIII, à Lokeren.

— les travaux dont l'adjudication a eu lieu mais qui restent à adjuger :

Zuid Willemsvaart.

Construction d'un siphon à Bree (réadjudication du 14 novembre).

ding tussen de sluis te Ronquières en Ittre (= stop van Asquimpont) waarvan de aanbesteding op 3 december plaatsvond.

Samber.

Voor de Beneden-Samber werden aanbesteed : de elektromechanische inrichting van de stuwsluizen te Montignies, Roselies, Mornimont en Floriffoux; de normaliseringswerken tussen Pont-de-Loup en Roselies, met inbegrip van de bouw van de wegbrug te Farciennes; de werken voor de totstandkoming van de openbare haven « La Praye » tussen Châtelaineau en Farciennes; de onderbouw van de spoorwegbrug St.-Jacques tussen Farciennes en Tergnée en de bovenbouw van de spoorwegbrug te Franière. De onderbouw van laatstgenoemde brug zal binnenkort door de N. M. B. S. worden aanbesteed.

Maas.

Voor de Boven-Maas werden de volgende werken aanbesteed : bouw van een bekledingsmuur op de rechteroever stroomafwaarts van de « pont du Roi Baudouin » te Hoei; normaliseringswerken ter hoogte van het eiland te Seilles, alsmede te Dinant en stroomopwaarts van de stuwdam van Andenelle; baggerwerken voor het uitdiepen van de bedding te Hastière.

Boven-Schelde.

De wederinrichting van de wijk Saint-Jean te Doornik wordt voortgezet door samenvoeging van de twee bestaande werven.

De aanbesteding voor het rechtekken van de Boven-Schelde tussen « De Hutte » te Petegem en de brug n° 11 te Oudenaarde werd geopend op 2 november.

Andere waterlopen.

Hier dienen vermeld :

— de aanbestede werken :

Beneden-Nethe.

Kalibrering van het vak tussen de spoorwegbrug te Duffel en de spoorwegbrug te Sint-Katelijne-Waver.

Haine.

Rechtekking en kalibrering tussen Maurage en Ville-sur-Haine.

Zeeschelde.

Verbreiding van de vaarpas aan de brug te Temse.

Durme.

Ophoging en verbreiding van de ringdijk met het doel het oevergebied van de potpolder VII te Lokeren kleiner te maken.

— werken die werden aanbesteed, doch nog niet toegewezen :

Zuidwillemsvaart.

Bouwen van een grondduiker te Bree (nieuwe aanbesteding op 14 november).

— les travaux pour lesquels l'ouverture des soumissions a eu lieu le 21 novembre :

Escaut maritime.

Renforcement de digues entre Gentbrugge et Melle.

Art. 463. — Côte. Ports maritimes et leurs voies d'accès.

Côte.

Des travaux de défense de la côte ont été mis en adjudication, notamment la construction d'une jetée basse à Heist le 14 novembre et le 28 novembre a eu lieu l'ouverture des soumissions pour l'amélioration et la prolongation d'une jetée à Middelkerke-Westende et le renforcement de la digue du Noord-Ede à Bredene.

Canal Gand-Terneuzen.

La construction d'un tunnel à Zelzate — pour la route Anvers-Côte — a été adjudagée, ainsi que la démolition de vestiges de l'ancien pont de chemin de fer à cet endroit.

La modernisation de ce canal sera poursuivie par la construction de défenses de berges dans la traversée de Zelzate, travaux pour lesquels l'ouverture des soumissions a eu lieu le 14 novembre et par les travaux sur territoire hollandais où trois chantiers importants ont été adjudgés, à savoir : la construction des écluses maritimes et de navigation intérieure à Terneuzen, la mise à grande section entre Terneuzen et Sluiskil et entre Sluiskil et la frontière belge.

A noter qu'une convention Etat/Zelzate a été conclue pour indemniser la commune de Zelzate des charges exceptionnelles qu'elle subit par suite des travaux de modernisation du canal sur son territoire.

Dans le cadre de ces travaux de modernisation du canal Gand-Terneuzen sera entamée la première phase de modernisation du canal de Moervaart, consistant dans la construction d'un bassin-canal pour bateaux de 2.000 tonnes, travaux pour lesquels l'ouverture des soumissions aura lieu fin 1963, début 1964.

Port de Bruges-Zeebrugge. — Canal Baudouin.

Les travaux de construction de trois hangars sur le môle ainsi que l'éclairage de celui-ci et la construction d'une route en béton ont été adjudgés.

L'élargissement et l'approfondissement du canal avec exhaussement de terrains à Bruges et des travaux d'enrochement au môle seront mis en adjudication au début de 1964.

Port d'Ostende.

L'élargissement du chenal d'accès au port a été mis en adjudication le 28 novembre.

Le revêtement du quai Ouest du bassin de la marine a été adjudgé.

Ports de Nieuwpoort et de Blankenberge.

La construction d'un mur de quai rive Nord du chenal d'accès au port de Nieuwpoort et celle d'installations de débarquement dans les ports pour yachts à Nieuwpoort et à Blankenberge ont été adjudgées.

— de werken waarover de aanbesteding op 21 november werd geopend.

Zeeschelde.

Dijkversterkingen tussen Gentbrugge en Melle.

Art. 463. — Kust, zeehavens en hun toegangswegen.

Kust.

In het kader van de kustbescherming werd op 14 november de bouw van een lage pier te Heist aanbesteed. De inschrijvingen voor de verbetering en de verlenging van een pier te Middelkerke-Westende, alsmede de versterking van de dijk Noord-Ede te Bredene werden geopend.

Kanaal Gent-Terneuzen.

Aanbesteed werden de bouw van een tunnel te Zelzate op de weg Antwerpen-Kust, alsmede de opruiming van de overblijfselen van de oude spoorwegbrug op deze plaats.

Dit kanaal zal verder worden gemoderniseerd door de aanleg van boordvoorzieningen in de doortocht te Zelzate (aanbesteding geopend op 14 november) en door werken op Nederlands grondgebied waar drie belangrijke opdrachten werden gegeven, namelijk : de bouw van de zee- en binnenvaartsluizen te Sluizen, het onder groot profiel brengen tussen Terneuzen en Sluiskil en tussen Sluiskil en de Belgische grens.

Tussen het Rijk en de gemeente Zelzate werd een overeenkomst gesloten, waarin is bepaald dat Zelzate zal worden vergoed voor de uitzonderlijke onkosten die de modernisering van het kanaal op zijn grondgebied veroorzaakt.

In het raam van de modernisering van het kanaal Gent-Terneuzen zal verder worden begonnen met de 1^e fase van de modernisering van de Moervaart, die betrekking heeft op de bouw van een kanaaldok voor schepen van 2.000 ton. De aanbesteding van deze werken zal einde 1963 of begin 1964 worden geopend.

Haven van Brugge-Zeebrugge - Boudewijnkanaal.

De werken voor de bouw van drie hangars op de pier, inclusief verlichting, alsmede voor de aanleg van een betonweg werden aanbesteed.

De verbreding en het uitdiepen van het kanaal, waarin zijn begrepen terreinophogingen te Brugge en steenbestortingen aan de pier, zullen begin 1964 in aanbesteding worden gegeven.

Haven van Oostende.

De verbreding van de doorvaartopening in de haven werd op 28 november aanbesteed.

De bekleding van de westkaai in het marinedok werd aanbesteed.

Havens van Nieuwpoort en Blankenberge.

De bouw van een kaaimuur aan de noordkant van de haven van Nieuwpoort, evenals de bouw van aanlegsteigers in de jachthavens te Nieuwpoort en Blankenberge, werden aanbesteed.

Art. 474. — Barrages-réservoirs et adductions.

La section Fléron-Embourg de l'adduction Béthane-Seraing avec embranchement Membach-Béthane a été adjugée, ainsi que les routes d'accès au barrage du Ry de Rome à Pétigny (Couvin).

*Art. 592. — Ports maritimes des administrations subordonnées.**Port d'Anvers.*

Les travaux de la 2^e phase de la construction d'une station de pompage pour les Schijns ont été adjugés.

A noter que l'Etat a marqué son accord avec la construction d'une 7^e darse (non prévue dans le plan d'investissement décennal du port d'Anvers).

Port de Gand.

Un crédit a été engagé pour permettre de continuer le remboursement à la ville de Gand des travaux de construction de murs de quai au bassin « échevin Siffer ».

Port Autonome de Liège.

L'acquisition d'emprises continue en vue de l'extension du port pétrolier de Souverain-Wandre et du port d'Yvoz-Ramet.

Art. 602. — Démergement.

Le démergement des communes de la région liégeoise est poursuivi.

Pour le démergement de la vallée de la Haine, l'Etat a marqué son accord sur la mise en adjudication de la liaison électrique des stations de pompage à Ghlin, Jemappes et Quaregnon et de la construction de stations de pompage à Quaregnon Nord et à St-Ghislain Nord.

Art. 603. — Assèchement des polders du pays de Waes.

Ce programme est poursuivi par l'exécution de travaux sur le territoire de la commune de Vrasene.

Art. 631. — Restauration du patrimoine de l'Etat.

En ce qui concerne la réparation de dommages causés par la guerre au domaine de l'Etat, il y a lieu de citer les travaux adjugés pour la reconstruction du pont à Hansbeke sur le canal Gand-Ostende et pour celle d'un pont à Schoten sur le canal Albert.

La réadjudication pour le pont de Gellik-Kompveld sur le canal Albert a été fixée au 24 décembre et l'adjudication pour la reconstruction des ponts à Neerharen, Boorse, Dilsen et Rotem sur le Zuid Willemsvaart au 12 décembre.

*Art. 651. — Restauration d'autres patrimoines.**Port de Gand.*

Fourniture de deux grues de quai à grappin de 5 tonnes et de deux grues flottantes à grappin de 10 tonnes.

Art. 474. — Stuwdammen en toevoerleidingen.

Het vak Fléron-Embourg van de toevoerleiding Béthane-Seraing met de vertakking Membach-Béthane werd aanbesteed; hetzelfde is gebeurd met de wegen naar de stuwdam op de Ry de Rome te Pétigny (Couvin).

*Art. 592. — Zeehavens van ondergeschikte besturen.**Haven van Antwerpen.*

De werken in verband met het bouwen van een pompstation voor de Schijn (2^e fase) werden aanbesteed.

Aangestipt dient te worden dat het Rijk zijn instemming heeft betuigd met de bouw van een 7^e havendok (niet opgenomen in het tienjarenplan voor investeringen in de haven van Antwerpen).

Haven van Gent.

Een krediet werd vastgelegd ten einde de onkosten in verband met de bouw van kaaimuren in het « Schepen Sifferdok » te kunnen verder terugbetalen aan de stad Gent.

Autonome haven van Luik.

De onteigeningen met het oog op de uitbreiding van de petroleumhaven van Souverain-Wandre en van de haven van Yvoz-Ramet worden voortgezet.

Art. 602. — Ontwatering.

De ontwatering van de gemeenten in de streek van Luik gaat verder.

Wat de ontwatering van de vallei van de Haine betreft, heeft het Rijk zich akkoord verklaard met de aanbesteding van de elektrische leidingen in de pompstations te Ghlin, Jemappes en Quaregnon, alsmede met de bouw van pompstations te Quaregnon Nord en St-Ghislain Nord.

Art. 603. — Droogmaken van de polders van het land van Waas.

Dit programma wordt verder uitgevoerd met werken op het grondgebied van de gemeente Vrasene.

Art. 631. — Herstel van het Rijkspatrimonium.

Met betrekking tot het herstel van de door orlogsfeiten berokkende schade aan het openbare domein kan worden gewezen op de aanbestede werken voor het herbouwen van de brug te Hansbeke op het kanaal Gent-Oostende en van een brug te Schoten over het Albertkanaal.

De nieuwe aanbesteding voor de brug van Gellik-Kompveld over het Albertkanaal is bepaald op 24 december, terwijl de aanbesteding voor het herbouwen van de bruggen te Neerharen, Boorse, Dilsen en Rotem op de Zuid-willemsvaart op 12 december plaatsheeft.

*Art. 651. — Herstel van andere patrimonia.**Haven van Gent.*

Leveren van twee vaste grijperkranen van 5 ton en van twee drijvende grijperkranen van 10 ton.

Port de Bruxelles et canal maritime Bruxelles-Rupel.

Construction des portiques pour les ponts levants à Grimbergen, Humbeek et Tisselt sur le canal maritime et construction de stations de pompage aux écluses à Kapelle-op-den-Bos, Willebroek et Wintham.

Travaux prévus par le budget extraordinaire 1964.*Art. 462. — Cours d'eau.*

Ancien « Programme des 1.350 tonnes ».

Canal circulaire à Gand — 175.000.000 de francs.

Ce crédit servira à mettre en adjudication pratiquement tous les travaux devant permettre la navigation de bateaux de 2.000 tonnes sur ce canal.

En outre, il comprend l'exécution de routes le long de la section Nord du canal. Les routes périphériques des sections Sud et Ouest sont à exécuter ultérieurement.

Canal Charleroi-Bruxelles — 175.000.000 de francs.

Crédit destiné à l'exécution de travaux de « parachèvement ». Parmi ceux-ci il y a la réparation des glissements des talus de la tranchée de La Fléchère à Gouy-lez-Piéton.

Des travaux de parachèvement sont encore à prévoir ultérieurement.

Basse-Sambre — 485.000.000 de francs.

Continuation de la normalisation à 1.350 tonnes de la Basse-Sambre.

Pour permettre la circulation de ces bateaux entre Monceau et Namur ainsi que leur stationnement, des travaux de normalisation et d'approfondissement seront à exécuter ultérieurement.

Haute-Meuse — 200.000.000 de francs.

Continuation de l'amélioration de la Meuse, amélioration qui est à poursuivre ultérieurement.

Canal du Centre — 50.000.000 de francs.

Crédit pour compléter les travaux de la section Nimy-Obourg en cours d'exécution et pour permettre l'étude de la modernisation de la section Bois d'Haine-Ville s/Haine.

Haut-Escaut — 220.000.000 de francs.

Continuation du calibrage pour bateaux de 1.350 tonnes, calibrage qui doit être continué ultérieurement pour permettre la circulation aisée de ces bateaux.

Canal Nimy-Blaton-Péronnes — 40.000.000 de francs.

Crédit prévu pour des travaux de parachèvement.

Autres cours d'eau.

Escaut maritime entre Gand et Anvers — 100.000.000 de francs.

Crédit destiné à l'amélioration de l'Escaut pour bateaux de 2.000 tonnes et de ses affluents soumis à marée ou au

Haven van Brussel en zeekanaal Brussel-Rupel.

Bouw van de hefpoorten voor de bruggen te Grimbergen, Humbeek en Tisselt op het zeekanaal en bouw van pompstations bij de sluizen van Kapelle-op-den-Bos, Willebroek en Wintham.

Werken voorzien op de buitengewone begroting 1964.*Art. 462. — Waterlopen.*

Vroeger « Program van 1.350 ton ».

Kanaal Charleroi-Brussel — 175.000.000 frank.

Met dit krediet zullen vrijwel alle werken met het oog op het geschikt maken van dit kanaal voor schepen van 2.000 ton kunnen worden aanbesteed.

Bovendien betreft het de aanleg van wegen langs het noordelijke vak van het kanaal. De wegen voor plaatselijk verkeer in de zuidelijke en westelijke vakken zullen later klaarkomen.

Kanaal Charleroi-Brussel — 175.000.000 frank.

Dit krediet is uitgetrokken voor voltooiingswerken. Het herstellen van de taludverschuivingen in de geul La Fléchère te Gouy-lez-Piéton is hierin begrepen.

Andere voltooiingswerken zullen op een later te bepalen tijdstip worden uitgevoerd.

Beneden-Samber — 485.000.000 frank.

Voortzetting van de normalisering van de Beneden-Samber voor schepen van 1.350 ton.

Om de vaart en het aanleggen van degelijke schepen tussen Monceau en Namen mogelijk te maken, zullen later normaliserings- en ingravingswerken worden uitgevoerd.

Boven-Maas — 200.000.000 frank.

Verdere verbetering van de Maas; zal later worden voortgezet.

Kanaal van het Centre — 50.000.000 frank.

Krediet om de aan de gang zijnde werkzaamheden in het vak Nimy-Obourg te voltooien en om de studie van de modernisering van het vak Bois-d'Haine - Ville-sur-Haine mogelijk te maken.

Boven-Schelde — 220.000.000 frank.

Voortzetting van de kalibrering voor schepen van 1.350 ton, die later een ongestoorde vaart van deze schepen moet mogelijk maken.

Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes — 40.000.000 frank.

Krediet uitgetrokken voor voltooiingswerken.

Andere waterlopen.

Zeeschelde tussen Gent en Antwerpen — 100.000.000 frank.

Krediet bestemd om de Schelde en haar aan getij onderhevige bijrivieren beter geschikt te maken voor schepen van

rénforcement de digues, y compris les digues appartenant aux administrations poldériennes.

Canal Albert — 262.000.000 de francs.

A l'écluse de Genk sera construite, lors de la démolition du petit sas qui est hors service, une nouvelle écluse ayant les dimensions requises pour le poussage (190 m. $\times$ 24 m.).

Les travaux d'élargissement du canal seront poursuivis sur une plus vaste échelle.

Basse-Meuse — 150.000.000 de francs.

L'aménagement de la Basse-Meuse entre Monsin et Lanaye comprend, entre autres, la construction d'un barrage avec écluse à Lixhe. Cet ouvrage remplacera les barrages vétustes de Hermalle-sous-Argenteau et de Visé.

Le crédit prévu permettra d'entamer cet ouvrage d'art par la construction du barrage.

Canal Bossuit-Courtrai — 20.000.000 de francs.

Reconstruction de digues vétustes entre Moen et Zwevegem dans le cadre de la mise au gabarit de 1.350 tonnes de ce canal.

Nèthe inférieure — 40.000.000 de francs.

Pour permettre de poursuivre le calibrage à 1.350 tonnes.

Canal de la Nèthe — 8.000.000 de francs.

Modernisation de l'écluse à Viersel par la manœuvre électrique.

Yser — 50.000.000 de francs.

Permettra d'entamer le calibrage de cette rivière en vue de l'assainissement des terrains contigus, ainsi que l'approvisionnement en eau des industries régionales par la construction de bassins d'épargne.

Dendre — 90.000.000 de francs.

Pour la construction de l'écluse à son embouchure à Termonde.

Canal St-Ghislain-Condé — 50.000.000 de francs.

A signaler que le canal Mons-Condé ne sera pas supprimé entre Mons et St-Ghislain comme initialement prévu, mais entre Mons et sa jonction avec le canal Pommerœul-Antoing.

Canal Kwaadmechelen-Dessel — 30.000.000 de francs.

Les travaux de mise à grande section pourront être entamés.

Durme — 40.000.000 de francs.

Continuation des travaux en vue de résoudre le problème que constitue cette rivière.

Demer — 20.000.000 de francs.

Pour entamer la modernisation de ce cours d'eau.

2.000 ton, alsmede om de dijken, met inbegrip van die van de polderbesturen, te versterken.

Albertkanaal — 262.000.000 frank.

Na de afbraak van het niet meer gebruikte sas zal te Genk een nieuwe sluis worden gebouwd, waarvan de afmetingen van die aard zullen zijn dat ze ook voor de duwvaart (190 m. $\times$ 24 m.) geschikt zal zijn.

De verbredingswerken zullen op grotere schaal worden voortgezet.

Beneden-Maas — 150.000.000 frank.

De geschiktmaking van de Beneden-Maas tussen Monsin en Lanaken omvat o.m. de bouw van een stuwdam met sluis te Lixhe. Dit kunstwerk zal de verouderde stuwdammen Hermalle-sous-Argenteau en Visé vervangen.

Het uitgetrokken krediet zal het mogelijk maken de bouw van de stuwdam aan te vatten.

Kanaal Bossuit-Kortrijk — 20.000.000 frank.

Herbouwen van de oude dijken tussen Moen en Zwevegem als onderdeel van de werken om dit kanaal onder profiel van 1.350 ton te brengen.

Beneden-Nethe — 40.000.000 frank.

Om de voortzetting van de kalibrering op 1.350 ton mogelijk te maken.

Nethekanaal — 8.000.000 frank.

Modernisering van de sluis te Viersel door elektrische bediening.

IJzer — 50.000.000 frank.

Zal het mogelijk maken met de kalibrering van deze rivier te beginnen, zodat de aanpalende gronden kunnen worden ontwaterd en de ondernemingen in de streek van water kunnen worden voorzien door de bouw van oppervlakte-reservoirs.

Dender — 90.000.000 frank.

Voor het bouwen van de sluis in de monding te Dendermonde.

Kanaal St.-Ghislain-Condé — 50.000.000 frank.

In tegenstelling met hetgeen oorspronkelijk was voorzien, zal het kanaal Bergen-Condé niet worden afgeschaft tussen Bergen en St.-Ghislain, doch wel tussen Bergen en de samenvloeiing ervan met het kanaal Pommerœul-Antoing.

Kanaal Kwaadmechelen-Dessel — 30.000.000 frank.

Een aanvang werd gemaakt met de werken om dit kanaal onder groot profiel te brengen.

Durme — 40.000.000 frank.

Voortzetting van de werken die een oplossing moeten geven aan het probleem in verband met deze rivier.

Demer — 20.000.000 frank.

Om te beginnen met de modernisering van deze waterloop.

Art. 463. — Côte, ports maritimes et leurs voies d'accès.

Escaut en aval d'Anvers et ses liaisons avec les passes profondes en mer — 300.000.000 de francs.

Les travaux pour aménager le fleuve en vue de permettre l'accès au port d'Anvers à des bateaux de très gros tonnage seront entamés.

L'aménagement de la passe en mer, dite « Scheur », pour ces bateaux sera poursuivi. Elle sera approfondie jusqu'à (— 10,00) sur toute sa longueur et sur 800 mètres de largeur.

Canal Gand-Terneuzen — 640.000.000 de francs.

Les travaux de modernisation de ce canal pour bateaux de gros tonnage seront poursuivis sur territoire belge.

Les derniers travaux rentrant dans ce cadre seront probablement effectués en 1965.

Le crédit prévu devra faire face également au remboursement du coût des travaux en cours d'exécution sur territoire néerlandais.

Ports de Bruges et de Zeebrugge - Canal Baudouin — 300.000.000 de francs.

Continuation de l'extension des installations portuaires par la construction de quais et l'aménagement de terrains industriels.

Port d'Ostende — 120.000.000 de francs.

Continuation de l'extension des installations portuaires.

Travaux maritimes, défense de la côte, ports de Nieuport et de Blankenberge — 100.000.000 de francs.

Continuation de la lutte contre le désensablement de l'estran et continuation de l'équipement du port des yachts à Nieuport et à Blankenberge.

Art. 474. — Barrages. - Réservoirs et adductions.

Barrage de la Vesdre, Adductions — 90.000.000 de francs.

Continuation et fin des travaux de l'adduction Béthane - Seraing.

Barrage de la Gileppe — 10.000.000 de francs.

Travaux préliminaires au surhaussement proprement dit du barrage et aux travaux connexes (prises d'eau et vidanges, lit de la rivière, bassins versants).

Barrage du Ry de Rome (Couvin) — 40.000.000 de francs.

Continuation des travaux d'achèvement.

Barrage des deux Ourthes — 5.000.000 de francs.

Crédit pour des études et des essais en vue de dresser le projet de cet ouvrage d'art.

Art. 592. — Ports maritimes des administrations subordonnées.

Port d'Anvers — 800.000.000 de francs.

Continuation des travaux d'investissements du plan décennal (écluse à Zandvliet, bassin canal B2).

Art. 463. — Kust, zeehavens en hun toegangswegen.

De Schelde afwaarts van Antwerpen en de verbindingen ervan met de diepe doorgangen naar de zee — 300.000.000 frank.

Er zal een begin worden gemaakt met de aanpassingswerken in de stroom, die zeer grote schepen de doorvaart naar Antwerpen mogelijk moeten maken.

De geschiktmaking van de pas van het « Scheur » voor deze schepen zal worden voortgezet. Over de hele lengte en een breedte van 800 meter zal hij tot (— 10,00) worden uitgediept.

Kanaal Gent-Terneuzen — 640.000.000 frank.

De modernisering van dit kanaal voor grote schepen zal op Belgisch grondgebied worden voortgezet.

De laatste werken in dit verband zullen waarschijnlijk in 1965 worden uitgevoerd.

Het uitgetrokken krediet is eveneens bestemd voor de terugbetaling van de kostprijs der werken die op Nederlands grondgebied worden uitgevoerd.

Havens van Brugge en Zeebrugge - Boudewijnkanaal — 300.000.000 frank.

Voortzetting van de uitbreiding van de haveninstallaties door het bouwen van kaaien en het bouwrijp maken van industriële terreinen.

Haven van Oostende — 120.000.000 frank.

Voortzetting van de uitbreiding van de havensinstallaties.

Maritieme werken, kustbescherming, havens van Nieuwpoort en Blankenberge — 100.000.000 frank.

Voortzetting van de strijd tegen de ontzanding van het vlakke strand en verdere uitrusting van de jachthavens te Nieuwpoort en te Blankenberge.

Art. 474. — Stuwdammen en toevoerleidingen.

Vesderstuwdam, toevoerleidingen — 90.000.000 frank.

Voortzetting en beëindiging van de werken aan de toevoerleidingen Béthane-Seraing.

Gilepestuwdam — 10.000.000 frank.

Vorbereidende werken van de eigenlijke ophoging van de stuwdam en van de bijhorende werken (opvangen van water en lozen, bedding van de rivier, toevoerreservoirs).

Stuwdam op de Ry de Rome (Couvin) — 40.000.000 frank.

Voortzetting van de voltooiingswerken.

Stuwdam van de twee Ourthes — 5.000.000 frank.

Krediet voor de studies en proeven met het oog op het opmaken van de plannen van dit kunstwerk.

Art. 592. — Zeehavens van ondergeschikte besturen.

Haven van Antwerpen — 800.000.000 frank.

Voortzetting van de investeringen voorzien in het tien-jarenplan (sluis te Zandvliet, kanaaldok B2).

Port de Gand — 50.000.000 de francs.

Nouvelle tranche du crédit destiné à rembourser à la ville de Gand les dépenses relatives à la construction de murs de quai au bassin Echevin Siffer.

Port de Bruxelles - Canal Bruxelles-Rupel — 100.000.000 de francs.

La modernisation du canal maritime sera entamée par la modernisation des écluses.

Port autonome de Liège — 20.000.000 de francs.

Continuation de l'aménagement des ports exploités par le port autonome de Liège.

Art. 602 — Démergement.

Démergement des communes de la région de Liège — 50.000.000 de francs.

Cette participation de l'Etat permettra à « l'Association Intercommunale pour le démergement des communes de la région de Liège » de poursuivre sa mission.

Démergement et assainissement de la vallée de la Haine inférieure — 60.000.000 de francs.

Il en est de même pour exécuter le programme élaboré par l'Association Intercommunale IDEA hennuyère.

Art. 603. — Assèchement des Polders du Pays de Waes.

Continuation de ce programme par la Province de Flandre orientale par l'octroi d'un crédit de 15.000.000 de francs.

Art. 631. — Restauration du domaine de l'Etat.

Le crédit de 105.000.000 de francs est principalement destiné à la reconstruction de ponts, à savoir : un sur le canal Albert, deux sur le canal Kwaadmechelen - Dessel, trois sur le Zuid Willemsvaart, un sur le canal Charleroi-Bruxelles et un sur le canal de dérivation de la Lys.

Art. 651. — Restauration d'autres domaines.

Port de Zeebrugge — Canal Baudouin — 31.000.000 de francs.

Destiné à la reconstruction d'un pont à Bruges et de défenses de berges du canal.

Port de Bruxelles — Canal Bruxelles-Rupel — 59.000.000 de francs.

Crédit principalement réservé à l'équipement électromécanique des ponts à Humbeek, Tisselt et Grimbergen.

Art. 694. — Entretien extraordinaire.

Un crédit de 175.000.000 de francs sera consacré à des travaux de cette nature.

Haven van Gent — 50.000.000 frank.

Nieuwe tranche van het krediet waarmede de uitgaven in verband met het bouwen van kaaimuren in het Schepen Sifferdok aan de stad Gent moeten worden terugbetaald.

Haven van Brussel — Kanaal Brussel-Rupel — 100.000.000 frank.

In het raam van de modernisering van het zeekanaal zullen vooreerst de sluizen worden gemoderniseerd.

Autonome haven van Luik — 20.000.000 frank.

De geschiktmaking van de havens geëxploiteerd door de autonome haven van Luik zal worden voortgezet.

Art. 602. — Ontwatering.

Ontwatering van de gemeenten in de streek van Luik — 50.000.000 frank.

De Rijksbijdrage zal de « Association Intercommunale pour le démergement des communes de la région de Liège » in staat stellen haar taak voort te zetten.

Ontwatering en gezondmaking van de vallei van de Beneden-Haine — 60.000.000 frank.

Voor de uitvoering van het program opgemaakt door de « Association Intercommunale IDEA hennuyère ».

Art. 603. — Drooglegging van de polders in het land van Waas.

Toekenning van een krediet van 15.000.000 frank met het oog op de voortzetting van dit programma door de provincie Oost-Vlaanderen.

Art. 631. — Herstel van het Rijkspatrimonium.

Het krediet van 105.000.000 frank is in hoofdzaak bestemd voor het herbouwen van bruggen, namelijk : één over het Albertkanaal, twee over het kanaal Kwaadmechelen-Dessel, drie over de Zuidwillemsvaart, één over het kanaal Charleroi-Brussel en één over het afleidingskanaal van de Leie.

Art. 651. — Herstel van andere patrimonium.

Haven van Zeebrugge — Boudewijnkanaal — 31.000.000 frank.

Bestemd voor het herbouwen van een brug te Brugge en van boordvoorzieningen van het kanaal.

Haven van Brussel — Kanaal Brussel-Rupel — 59.000.000 frank.

In hoofdzaak is dit krediet bestemd voor de elektro-mechanische inrichting van de bruggen te Humbeek, Tisselt en Grimbergen.

Art. 694. — Buitengewoon onderhoud.

Voor werken van die aard is een krediet van 175.000.000 frank uitgetrokken.

C. — BATIMENTS.

Les crédits sollicités au budget extraordinaire pour 1964 sont principalement destinés à la continuation ou à l'achèvement de bâtiments, dont la construction a été entamée au cours des années antérieures.

Tel est notamment le cas de la Cité Administrative de Bruxelles, des centres administratifs sis rue de Louvain et rue de la Régence à Bruxelles, de la Bibliothèque Albertine, de l'hôpital universitaire à Gand.

Il est encore intéressant de signaler que les travaux de la Cité européenne (dont le financement est assuré par la Caisse Coloniale des Pensions) continuent normalement. Le département des Travaux publics assure la direction des études et des travaux.

Un effort énorme est également consacré à la réalisation du programme des bâtiments scolaires, établi par le Ministre de l'Education Nationale et de la Culture.

D. — ADMINISTRATION DE L'URBANISME ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE.

I. — Activité en 1963.

L'année 1963 a été entièrement consacrée par l'Administration à l'accroissement considérable et soudain des travaux journaliers consécutifs à l'application de la nouvelle loi. Il faut entendre par là tout ce qui a trait à l'approbation des plans communaux d'aménagement, aux permis de lotir et aux permis de bâtir.

Au 1^{er} octobre dernier, l'Administration avait traité 53.822 autorisations de bâtir et 8.025 autorisations de lotir. D'autre part, l'Administration a poursuivi ses travaux de longue haleine, qui font l'objet des considérations suivantes.

1^o Plan national.

On sait que la loi a, en son article 3, créé une Commission nationale de l'aménagement du territoire. Quoique cet article ne précise pas que cette commission est compétente en matière de plan national, le Ministre croit aller au-devant des vœux du Parlement en affirmant son intention de l'associer étroitement à l'élaboration de ce plan.

Ceci rend évidemment nécessaire la nomination du président et des membres de cette commission. Ces nominations auraient été faites depuis longtemps s'il n'avait fallu prendre en même temps des arrêtés royaux fixant les conditions matérielles permettant à la commission d'accomplir sa mission. Il faut entendre par là son règlement organique et le statut des quelques agents indispensables. Ce sera bientôt chose faite.

Il n'en reste pas moins que, pendant ce temps, l'Administration a continué, avec des moyens dérisoires, à rassembler les données du plan national. Il s'agit de ce qu'on appelle le « Survey national » qui est en réalité la préface au plan national. Ce sont des documents cartographiques consacrés à différents aspects de la morphologie du territoire belge et des phénomènes d'ordre économique et d'ordre démographique dont ce territoire est le théâtre. Ces documents, qui sont distribués gratuitement, rencontrent un succès remarquable. Il n'est pas un établissement de l'enseignement moyen et supérieur, officiel et libre, qui ne les ait demandés et obtenus. De nombreuses universités étrangères et toutes les grandes villes du monde en ont fait autant, consacrant ainsi la valeur des études entreprises.

C. — GEBOUWEN.

De kredieten waar op de buitengewone begroting voor 1964 wordt om verzocht, moeten in hoofdzaak dienen om gebouwen waarmede in de loop van de vorige jaren een aanvang is gemaakt, verder af te werken of te voltooien.

Dit geldt met name voor de Administratieve Wijk te Brussel, de administratieve centra in de Leuvenseweg en de Regentiestraat te Brussel, de Albertina-bibliotheek en het academisch ziekenhuis te Gent.

Van belang is verder dat de werken aan de Europese Wijk (gefinancierd door de Koloniale Pensioenkas) normaal worden voortgezet. Het departement van Openbare Werken heeft de leiding van de studies en de werken.

Een enorme inspanning wordt eveneens gedaan om het program voor de schoolgebouwen, dat door de Minister van Nationale Opvoeding en Cultuur is opgesteld, uit te voeren.

D. — BESTUUR VAN DE STEDEBOUW EN DE RUIMTELIJKE ORDENING.

I. — Werking in 1963.

Het gehele jaar 1963 heeft het Bestuur het hoofd moeten bieden aan de aanzienlijke en plotse toeneming van de dagelijkse werken ten gevolge van de toepassing van de nieuwe wet: goedkeuring van de plannen van aanleg der gemeenten, verkavelingsvergunningen, bouwvergunningen.

Op 1 oktober jongstleden had het Bestuur 53.822 bouwvergunningen en 8.025 verkavelingsvergunningen afgehandeld. Anderzijds heeft het Bestuur de werkzaamheden op lange termijn voortgezet. In verband hiermede kunnen de volgende overwegingen worden gemaakt.

1^o Nationaal plan.

Zoals bekend bepaalt artikel 3 van de wet dat een Nationale commissie voor de ruimtelijke ordening wordt ingesteld. Hoewel in dit artikel niet uitdrukkelijk wordt gezegd dat de commissie bevoegd is wat het nationale plan betreft, meent de Minister tegemoet te komen aan de wensen van het Parlement door ze nauw bij het opmaken ervan te betrekken.

Dit maakt natuurlijk de benoeming noodzakelijk van de voorzitter en van de leden van bedoelde commissie. Deze benoemingen hadden reeds lang kunnen gedaan worden, indien tegelijk geen koninklijke besluiten dienden genomen te worden om de commissie materieel in de mogelijkheid te stellen zich van haar taak te kwijten. Bedoeld zijn hier het organieke reglement en het statuut van enkele noodzakelijke personeelsleden. Deze kwesties zullen binnenkort worden geregeld.

Een en ander neemt niet weg dat het Bestuur intussen met zeer beperkte middelen, verder gegevens over het nationale plan heeft verzameld. Het betreft de zogenaamde « nationale Survey », die in feite de aanloop tot het nationale plan vormt. Op deze wijze kunnen de verschillende aspecten van de morfologie van het Belgische grondgebied, alsmede de hierop plaatshebbende economische en demografische gebeurtenissen in kaart worden gebracht. De cartogrammen worden gratis afgegeven en kennen een opvallend succes. Alle middelbare en hogere onderwijsinstellingen, officiële zowel als vrije, hebben ze gevraagd en gekregen. Hetzelfde geldt voor talrijke buitenlandse universiteiten en alle grootsteden in de wereld, hetgeen duidelijk bewijst dat de gedane studies naar waarde worden geschat. Het mag

Ainsi la Commission nationale a d'ores et déjà à sa disposition une riche moisson de renseignements.

2° Plans de secteur.

S'il eût fallu, selon certains, que, dans l'ordre logique des choses, l'on procédât d'abord à l'élaboration du plan national d'aménagement, puis au découpage en régions, suivi à son tour du découpage en secteurs, pour terminer par les plans communaux, il est clair que c'eût été aboutir, sous le couvert du cartésianisme, à la paralysie de l'aménagement. On ne trouve d'ailleurs aucune trace dans la loi ni dans les travaux parlementaires que telle ait pu être l'intention du législateur. Au surplus, certains praticiens pensent que le plan national ne sera autre chose que l'harmonisation des plans régionaux.

Dès lors, pourquoi ne pas s'attaquer d'emblée aux plans régionaux ? Ce n'est pas que les projets aient manqué. L'Administration possède à ce sujet une documentation d'une richesse insoupçonnée. Mais le découpage en régions est un problème tellement délicat qu'il a paru prudent d'attendre l'installation de la Commission nationale pour que celle-ci, conformément à l'article 6 de la loi, puisse être consultée à ce sujet.

Ce n'est pas que ce découpage n'eût pu être fait sans cette consultation. En effet, l'article 77 de la loi stipule fort sagement que les dispositions qui prévoient l'intervention des commissions consultatives n'entreront en vigueur que lorsque les membres de ces commissions seront nommés. Le Gouvernement n'a néanmoins pas voulu recourir à l'article 77 pour constituer les régions.

Par contre, il n'a pas hésité à l'utiliser pour le découpage en secteurs.

On sait ce qu'il faut entendre par secteur. « Le secteur correspond à la notion de sous-région dont l'existence avait été mise en relief par la Commission mixte de l'urbanisme. Il s'agit là d'une partie du territoire d'une région qui a acquis ou est en train d'acquies certains traits particuliers qui, sans lui enlever son appartenance à la région, lui confèrent néanmoins le droit à un examen spécial et à un aménagement spécial ». (loc. cit., p. 278).

Les praticiens appellent parfois les secteurs des unités de vie collective, c'est-à-dire des territoires d'une importance réduite, auxquels les habitants ont conscience d'appartenir et dont ils connaissent instinctivement les limites. La langue y est la même, les habitudes y sont souvent communes. Les études entreprises à ce sujet sous l'égide et le contrôle de l'Administration ont déjà permis de déceler l'existence d'un certain nombre de secteurs, dont la liste est loin d'être close. Qu'il suffise de dire qu'en un an douze secteurs ont été désignés par arrêté royal et seront dotés de plans d'aménagement dans un proche avenir. Quoique la chose soit évidente, il faut dire en passant que, dans la délimitation des secteurs, on ne tient compte que du territoire où l'on constate l'identité ou la parenté des phénomènes de vie collective, sans se soucier des limites administratives d'arrondissements ou de provinces, que ces phénomènes ignorent délibérément.

L'un des avantages du plan de secteur est que les communes qui y sont comprises peuvent, si elles le jugent bon, décider de s'en tenir, en ce qui concerne leurs plans généraux d'aménagement, aux prescriptions du plan de secteur préexistant. Elles pourront trouver là le moyen d'échapper à tout ou partie des charges financières qu'entraîne pour elle la désignation d'un urbaniste. Est-il d'autre part besoin de rappeler que la loi a organisé une procédure soumettant

dus worden gezegd dat de Nationale Commissie reeds over een rijke oogst aan gegevens kan beschikken.

2° Gewestplannen.

Hoewel het volgens sommigen logisch ware geweest vooreerst het nationale plan van aanleg op te maken en vervolgens trapsgewijze over te gaan tot de indeling in streken, de indeling in gewesten en het opmaken van gemeentepannen, is het duidelijk dat door het toepassen van de cartesische methode de ruimtelijke ordening niet van de grond zou zijn geraakt. Zomin in de wet als in de parlementaire stukken kan enige aanwijzing worden gevonden dat dit de bedoeling van de wetgever geweest is. Bepaalde practici zijn trouwens de mening toegedaan dat het nationale plan louter een harmonisering van de gewestplannen zal zijn.

Waarom dan niet onmiddellijk de gewestplannen ter hand nemen ? Aan ontwerpen ontbreekt het beslist niet. Het Bestuur beschikt dienaangaande over een ongemeen rijke documentatie. De indeling in streken is evenwel een zo kies probleem dat men er voorzichtigheidshalve de voorkeur aan gegeven heeft het te laten rusten tot na de instelling van de Nationale Commissie, die, overeenkomstig het bepaalde in artikel 6 van de wet, dienaangaande zal worden geraadpleegd.

Men zou deze indeling ook zonder raadpleging hebben kunnen doen. In artikel 77 van de wet is inderdaad zeer wijselijk voorzien dat de bepalingen waarin de bemoeiing van de Commissies van advies is voorgeschreven, slechts in werking treden na de benoeming van de leden van deze commissies. Voor de afbakening van de streken heeft de Regering evenwel niet haar toevlucht tot artikel 77 willen nemen.

Ze heeft daarentegen niet gearzeld het wel te doen voor de indeling in gewesten.

De betekenis van het begrip « gewest » is algemeen gekend. « Het gewest is een deel van een streek waarop de Gemengde Commissie voor de Stedebouw de aandacht heeft gevestigd. Het heeft bepaalde bijzondere kenmerken gekregen — of is bezig ze te krijgen — die weliswaar de samenhang met de streek niet in het gedrang brengen, doch die niettemin een bijzonder onderzoek en een bijzondere ordening wettigen » (loc. cit. blz. 278).

De practici bestempelen de gewesten soms als kernen van samenleving, d.w.z. kleine gebieden waartoe de inwoners beseffen te behoren en waarvan ze instinctmatig de grenzen aanvoelen. Er wordt dezelfde taal gesproken en de gewoonten dragen een gemeenschappelijke stempel. De desbetreffende studies onder leiding en toezicht van het Bestuur hebben het reeds mogelijk gemaakt een bepaald aantal gewesten te onderscheiden; de lijst is evenwel op verre na niet volledig. Op deze plaats moge worden volstaan met de verwijzing dat op één jaar tijd bij koninklijk besluit twaalf gewesten werden aangeduid en de plannen van aanleg ervoor in de nabije toekomst zullen worden opgemaakt. Hoewel deze factor voor de hand ligt, moet er terloops toch op worden gewezen dat bij afbakening van de gewesten alleen rekening wordt gehouden met het gebied waarin de samenleving identiek of verwant is; arrondissements- of provinciegrenzen, die in dit opzicht geen enkele rol spelen, worden dus buiten beschouwing gelaten.

Als een van de voordelen van het gewestplan moet worden aangemerkt dat de erin opgenomen gemeenten zich voor hun algemene plannen van aanleg desgewenst kunnen houden aan de voorschriften van het tevoren opgemaakte gewestplan. Op deze wijze kunnen ze de financiële lasten die de aanduiding van een stedebouwkundige meebrengt, geheel of gedeeltelijk vermijden. Verder is het wel overbodig erop te wijzen dat de wet voorziet in een procedure.

le projet de plan de secteur à une large consultation préalable des communes intéressées ?

Les plans de secteur dont l'élaboration a été décidée en 1963 sont les suivants :

Référence		Arrêté royal du
P.S. 6.2	Centre Est de la région liégeoise	26-2-1963
P.S. 6.3	Centre sud de la région liégeoise	26-2-1963
P.S. 6.4	Centre Nord de la région liégeoise	26-2-1963
P.S. 6.5	Centre de la région liégeoise	26-2-1963
P.S. 5.1	Frameries-Pâturages	12-3-1963
P.S. 5.2	Jemappes	12-3-1963
P.S. 5.3	Mons	12-3-1963
P.S. 5.4	Saint-Ghislain	12-3-1963
P.S. 5.5	Dour	12-3-1963
P.S. 9.1	Semois - Namur - Luxembourg (extension secteur à 3 communes)	2-5-1963
P.S. 6.6	Hautes Fagnes - Eifel	27-6-1963
P.S. 9.2/8.1	Ardenne	26-8-1963
P.S. 4.1	La Région gantoise et du canal Gand-Terneuzen	29-7-1963

3° Plan de l'agglomération bruxelloise.

L'article 19 de la loi stipule que le Roi institue pour chacune des cinq grandes agglomérations du pays une commission consultative, dont la mission, définie par les articles suivants, est de :

1. au stade de l'élaboration des plans communaux d'aménagement (généraux ou particuliers) :

— formuler à toute époque les observations ou présenter les suggestions qu'elle juge utiles sur les études préalables, avant-projets ou projets de plan présentés par l'auteur de projet par l'intermédiaire du collège échevinal (art. 20, al. 1).

2. au stade de la procédure administrative préalable à l'approbation des plans communaux d'aménagement :

— émettre son avis sur les projets de plans et les réclamations faites au cours de l'enquête publique, dans le délai de 60 jours à dater de la réception du dossier (art. 21, al. 5).

3. émettre son avis sur tous problèmes d'ordre esthétique soumis par les collèges échevinaux (art. 20, al. 3).

4. à la demande du collège échevinal intéressé, émettre son avis sur toute question d'ordre esthétique soulevée par une demande de permis de bâtir (art. 49).

5. émettre son avis sur les demandes de dérogations aux prescriptions d'un plan particulier d'aménagement approuvé par le Roi, introduites par le Collège (art. 51)

6. à la demande du collège échevinal intéressé, émettre son avis sur les demandes de permis de lotir (art. 57).

waardoor het ontwerp-gewestplan vooraf door de betrokken gemeenten aan een uitgebreid onderzoek wordt onderworpen.

In 1963 werd beslist plannen voor de volgende gewesten op te maken.

Ken-cijfer		Koninklijk besluit van
G.P. 6.2	Oosten streek van Luik	26-2-1963
G.P. 6.3	Zuiden streek van Luik	26-2-1963
G.P. 6.4	Noorden streek van Luik	26-2-1963
G.P. 6.5	Centrum streek van Luik	26-2-1963
G.P. 5.1	Frameries-Pâturages	12-3-1963
G.P. 5.2	Jemappes	12-3-1963
G.P. 5.3	Bergen	12-3-1963
G.P. 5.4	Saint-Ghislain	12-3-1963
G.P. 5.5	Dour	12-3-1963
G.P. 9.1	Semois - Namen - Luxemburg (uitbreiding gewest tot drie gemeenten)	2-5-1963
G.P. 6.6	Hoge Venen - Eifel	27-6-1963
G.P. 9.2/8.1	Ardennen	26-8-1963
G.P. 4.1	Het Gentse en Kanaalzone	29-7-1963

3° Plan van de Brusselse agglomeratie.

In artikel 19 van de wet is bepaald dat de Koning voor elk van de vijf grote agglomeraties van het land een commissie van advies instelt, die krachtens de volgende artikelen tot taak heeft :

1. wat het opmaken van de gemeentelijke plannen van aanleg (algemene of bijzondere) betreft :

— te allen tijde de opmerkingen maken of de suggesties voordragen, die zij nuttig acht in verband met de voorstudies, voorontwerpen of ontwerp-plannen welke haar door bemiddeling van het schepencollege worden voorgelegd door de maker van het plan (art. 20, eerste lid);

2. wat de administratieve procedure vóór de goedkeuring van de gemeentelijke plannen van aanleg betreft :

— haar advies geven over de ontwerp-plannen en over de bezwaren ingediend gedurende het openbare onderzoek, binnen een termijn van 60 dagen te rekenen vanaf de datum waarop het dossier werd ontvangen (art. 21, 5° lid);

3. advies uitbrengen over alle problemen van esthetische aard, die haar door de schepencolleges werden onderworpen (art. 20, al. 3);

4. op verzoek van het betrokken schepencollege, advies uitbrengen over alle vraagstukken van esthetische aard die een aanvraag om een bouwvergunning doet rijzen (art. 49);

5. advies uitbrengen over verzoeken tot afwijking van de voorschriften van een door de Koning goedgekeurd bijzonder plan van aanleg, voor zover die verzoeken uitgaan van het schepencollege (art. 51);

6. op verzoek van het betrokken schepencollege, advies uitbrengen over de aanvragen tot het verkrijgen van een verkavelingsvergunning (art. 57).

On remarquera que, légalement, les commissions d'agglomération n'ont pas de compétence d'avis au sujet du plan général des agglomérations. Ce plan peut être l'œuvre des communes intéressées s'associant, moyennant autorisation du Roi, en vue de dresser un plan général commun. Mais il peut aussi revêtir la forme d'un plan de secteur, œuvre du pouvoir central.

Il ne se concevrait pas que celui-ci, en élaborant le plan de secteur, ignore l'existence de la Commission consultative d'agglomération. Aussi, lorsque celle de l'agglomération bruxelloise a été instituée par arrêté royal du 28 mars 1963, le Ministre lui a donné l'assurance qu'elle serait étroitement associée à l'élaboration du plan de secteur, décidée par arrêté royal du 14 août 1962.

Cette procédure semble avoir rencontré l'agrément des dix-neuf communes constituant le secteur de Bruxelles, puisqu'aucune d'entre elles n'a émis d'observations et que la plupart d'entre elles collaborent activement aux travaux de la Commission consultative.

4° *Loi Brunfaut.*

En ce qui concerne les travaux d'équipement des cités et quartiers de la Société nationale du Logement et de la Société nationale de la Petite Propriété Terrienne en application de la loi du 15 avril 1949, dite Loi Brunfaut, le crédit inscrit à l'article 63/561 du budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1963, soit 300.000.000 francs, a été engagé. Un crédit supplémentaire d'engagement de 100.000.000 francs s'est avéré nécessaire pour permettre de donner suite, sans retard, aux derniers dossiers d'adjudications d'équipement signalés comme urgents. Les opérations d'engagement sont en cours.

5° *Travaux subsidiés.*

Les crédits inscrits au budget extraordinaire ont été engagés complètement et, actuellement, plusieurs dossiers d'adjudications, pour lesquels l'octroi de la promesse ferme d'intervention de l'Etat est proposée, doivent attendre la mise à la disposition des crédits budgétaires de 1964. Ceci prouve que les crédits à prévoir pour 1964 devront au moins être du même import que ceux alloués en 1963 et à plus forte raison du fait que la conjoncture ne laisse pas entrevoir une baisse des prix.

On peut d'ailleurs signaler que, dans la plupart des cas, les réadjudications auxquelles il a été procédé pendant les derniers mois de cette année n'ont pas donné le résultat escompté : au contraire, la tendance à la hausse continue à se manifester.

II. — Prévisions pour 1964.

1° L'élaboration des plans de secteurs sera continuée pour ceux d'entre eux qui ont fait l'objet d'un arrêté royal pris antérieurement.

D'autre part, de nouveaux secteurs seront décrétés par arrêté royal.

2° La Commission nationale d'aménagement du territoire aura, en 1964, commencé ses travaux.

Er dient op gewezen te worden dat, wettelijk gezien, de agglomeratiecommissies niet bevoegd zijn om een advies over het algemene plan van de agglomeraties uit te brengen. Dit plan kan worden opgemaakt door de betrokken gemeenten, die zich verenigen, mits de Koning hier toestemming toe geeft, met het oog op de totstandkoming ervan. Het kan evenwel ook de vorm aannemen van een gewestplan, opgemaakt door de centrale overheid.

Het is niet denkbaar dat deze laatste bij het opmaken van het gewestplan het bestaan van de Commissie van advies voor de agglomeratie zou negeren. Ten tijde dat de Commissie voor de Brusselse agglomeratie werd ingesteld bij koninklijk besluit van 28 maart 1963, heeft de Minister dan ook toegezegd dat nauw overleg met haar zou worden gepleegd voor het opmaken van het gewestplan, waartoe bij koninklijk besluit van 14 augustus 1962 was besloten.

Deze procedure schijnt de instemming van de negentien gemeenten van het gewest Brussel weg te dragen, aangezien geen enkele ervan tot nu toe opmerkingen heeft gemaakt en de meeste ervan hun daadwerkelijke medewerking aan de werkzaamheden van de Commissie van advies verlenen.

4° *Wet Brunfaut.*

Voor de uitrusting van de wijken van de Nationale Maatschappij voor de Kleine Landeigendom, die in toepassing van de zogenaamde wet Brunfaut van 15 april 1949 werden gebouwd, werd het in artikel 63/561 van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1963 opgenomen krediet van 300.000.000 frank vastgelegd. Een bijkomend vastleggingskrediet van 100 miljoen frank is noodzakelijk gebleken om onverwijld een gevolg te geven aan de laatste dossiers, die betrekking hadden op aanbestedingen van uitrustingen en als dringend werden beschouwd. De vastleggingsverrichtingen zijn aan de gang.

5° *In de subsidieregeling opgenomen werken.*

De op de buitengewone begroting uitgetrokken kredieten werden volledig vastgelegd. Op dit ogenblik moeten verschillende dossiers van aanbestedingen, waarvoor een vaste belofte van Rijkstussenkomst is voorgesteld, worden aangehouden in afwachting dat de begrotingskredieten van 1964 beschikbaar komen. Hieruit blijkt dat de voor 1964 uit te trekken kredieten ten minste even groot moeten zijn als die welke in 1963 werden toegekend, te meer daar de conjunctuur geen prijsdaling laat verhoppen.

Er kan trouwens op worden gewezen dat de meeste van de nieuwe aanbestedingen, waartoe tijdens de laatste maanden van dit jaar is overgegaan, niet hebben gegeven wat er van verwacht werd; integendeel, de haussentendens houdt onverminderd aan.

II. — Vooruitzichten voor 1964.

1° Het opmaken van de gewestplannen waarvoor reeds vroeger een koninklijk besluit werd genomen, zal worden voortgezet.

Anderzijds zullen bij koninklijk besluit nieuwe gewesten worden bepaald.

2° De Nationale Commissie voor de ruimtelijke ordening zal in 1964 met haar werkzaamheden beginnen.

Parmi les questions les plus urgentes qu'elle aura à traiter figureront assurément une étude sur la division de la Belgique en régions et l'élaboration des principes d'une politique foncière des pouvoirs publics.

3° Il sera procédé, en 1964, à la nomination des membres des Commissions consultatives d'agglomérations pour Liège, Anvers, Gand et Charleroi.

La Commission créée pour Bruxelles continuera ses travaux.

DEUXIEME PARTIE.

QUESTIONS ET REPONSES.

I. — Routes.

Question :

Un membre s'est inquiété de la politique suivie au cours des dernières années en matière d'investissements routiers.

Il ressort des chiffres publiés par le département que les « paiements » effectués par le Fonds des Routes sur une période de 7 ans, de 1956 à 1962, se ramènent à un investissement moyen annuel de 2.142.000.000 francs, ce qui demeure nettement en-deçà des besoins de modernisation requis par un développement extraordinaire du parc automobile et par la situation géographique, politique et économique de la Belgique au sein de la Communauté Européenne.

Les crédits d'investissement importants inscrits au budget de 1964 ne sont pas un indice certain de redressement de cette politique.

L'expérience nous apprend que les crédits d'investissement furent généralement « étalés » avec tant d'application que l'exécution des programmes routiers en subit des retards inadmissibles. L'état d'inachèvement de l'autoroute Baudouin en est un exemple typique, et l'on pourrait y joindre certains projets figurant au Fonds des Routes depuis des années, voire depuis 10 ans, et dont l'exécution est systématiquement reportée d'un budget à l'autre.

L'efficacité d'un crédit d'investissement doit s'apprécier selon le timing de son utilisation, et non sur la base de son chiffre absolu.

Il serait cependant vain de proclamer une politique générale d'investissements routiers sans adapter nos moyens de production à cette politique. Or, nos capacités de production sont actuellement limitées par le nombre d'entreprises importantes de travaux publics. Une augmentation substantielle du volume des travaux éliminerait la concurrence et se solderait par une hausse des adjudications.

L'Etat se doit, par conséquent, de susciter la création d'entreprises nouvelles, et cela par la publication d'un plan à long terme, s'étalant sur 15 ans au moins, et permettant un amortissement normal des capitaux investis par ces sociétés nouvelles.

L'intervenant insiste sur l'importance de cette question et fait remarquer que sa solution est à la base de toute politique conjoncturelle au cours des années à venir. Il est

Tot de meest dringende vraagstukken waarmee ze zich zal moeten bezighouden, behoren ongetwijfeld een studie over de indeling van België in streken en het uitstippelen van de grondbeginselen van een beleid der overheidsorganen inzake bodemgebruik.

3° In 1964 zullen de leden van de Commissies van advies voor de agglomeraties Luik, Antwerpen, Gent en Charleroi worden benoemd.

De voor Brussel ingestelde commissie zal haar werkzaamheden voortzetten.

TWEEDE DEEL.

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

I. — Wegen.

Vraag :

Een lid maakt zich bezorgd over de investeringspolitiek welke in de laatste jaren in de wegensector werd gevoerd.

Uit gegevens door het departement zelf verstrekt, kan worden afgeleid dat het Wegenfonds over een periode van 7 jaar (1956-62) per jaar gemiddeld 2.142.000.000 frank heeft « uitbetaald ». Zulk bedrag beantwoordt geenszins aan de dwingende noodzakelijkheid ons wegennet te moderniseren in functie van het buitengewoon accres van het autopark alsook van de geografische, politieke en economische ligging van België in de Europese Gemeenschap.

Op de begroting voor 1964, komen weliswaar belangrijke investeringskredieten voor; zulks wijst niet beslist op een gunstige kentering van de investeringspolitiek.

Uit ervaring weten wij inderdaad dat de investeringskredieten in het verleden met zoveel zorg over lange uitvoeringsperioden werden gespreid dat de uitvoering van het wegenprogram hierdoor een gevaarlijke vertraging onderging. Een typisch bewijs hiervan vinden wij in de nog steeds niet afgewerkte autosnelweg Koning Boudewijn, alsook in zoveel ontwerpen die sedert jaren — soms sedert 10 jaar — op het Wegenfonds werden ingeschreven en nog steeds wachten op een begin van uitvoering.

De doelmatigheid van een investeringskrediet dient niet alleen beoordeeld volgens zijn bedrag, doch ook volgens de werkelijke uitvoeringstermijn.

Het volstaat echter niet een vooruitstrevende wegenpolitiek aan te kondigen; samen moeten de productiemiddelen op deze politiek aangepast worden. Welnu, de productiecapaciteit wordt thans beperkt door het aantal grote ondernemingen van Openbare Werken. Thans zou een belangrijke verruiming van het volume der openbare werken uitlopen op een verzwakking van de concurrentie en aldus op een stijging van de aanbestedingsprijzen.

De Staat moet de stichting van nieuwe ondernemingen aanmoedigen langs de weg van een planning op lange termijn, op minstens 15 jaar, waarbij aan de nieuw gestichte ondernemingen een normale afschrijving van de beleggingen verzekerd wordt.

Spreeker wijst op het belang van dit vraagstuk en merkt op dat de oplossing ervan elke toekomstige conjunctuurpolitiek beheerst. Het is inderdaad niet ernstig te beweren

en effet illusoire de prétendre que le département met « en réserve » un éventail de travaux routiers importants à réaliser en période de basse conjoncture, car il ne disposera pas à ce moment des moyens de production requis.

Seul, un planning officiel peut remédier à cette situation. Il doit être suffisamment souple pour s'adapter à la conjoncture, mais prévoir une programmation telle qu'elle encourage la création d'entreprises nouvelles de travaux publics.

Le commissaire conteste également qu'une augmentation du volume des travaux routiers influencerait dangereusement l'indice des salaires dans le secteur général de la construction.

La part des investissements routiers dans la construction est en effet relativement peu importante, et se situe à peine à 8 % (moins de 4 milliards en 1962 sur un volume total de 49,5 milliards). Si l'on tient compte du fait que la main-d'œuvre totale utilisée par le secteur de la construction en 1962 s'élevait à 263.000 unités, il appert qu'un accroissement important des capacités d'exécution des travaux routiers, compte tenu de la mécanisation très poussée dans ce secteur, exigerait un supplément de main-d'œuvre de quelques centaines d'unités.

Réponse :

Le Ministre fait observer que les montants consacrés au secteur des routes ont augmenté sensiblement au cours des dernières années. Il rappelle qu'en 1963 le chiffre record d'environ 8 milliards de francs a été atteint.

Il ne fait cependant aucun doute qu'il reste en effet encore énormément à faire. Le programme d'investissement pour 1962-1965, établi par le Gouvernement, accorde une priorité aux travaux de voirie.

Le Ministre estime également qu'il faut poursuivre la réalisation de ce programme. La tranche suivante, portant sur les années 1965-1970, est en préparation.

Les crédits pouvant être consacrés à la construction de routes doivent évidemment être vus dans le cadre des possibilités de l'Etat.

L'augmentation dans l'exécution des programmes est due à plusieurs raisons. Le Ministre l'a déjà exposé à plusieurs reprises : pénurie de personnel, augmentations de prix, modification des plans d'exécution, etc.

Question :

Le Ministre des Affaires économiques et de l'Energie a déclaré qu'il faut donner une priorité absolue dans le plan de la reconversion du Centre et du Borinage, à l'achèvement de l'autoroute Bruxelles-Sud de Mons.

Le timing fixé par le Gouvernement sera-t-il respecté ?

Réponse :

La construction de l'autoroute Bruxelles-Sud de Mons, dans le cadre de la reconversion du Centre et du Borinage, conserve bien un caractère coprioritaire avec celle de l'autoroute de Wallonie. Ainsi qu'il apparaît au programme du Fonds des Routes de 1964, un crédit de 410 millions a été

dat het departement een belangrijke gamma werken achterhoudt om deze in periode van laagconjunctuur uit te voeren, terwijl het klaarblijkelijk op het gepaste ogenblik niet zou beschikken over de vereiste produktiemiddelen.

Alléén een officiële planning kan dit verhelpen. Deze programmatie moet zodanig opgevat worden dat de oprichting van nieuwe ondernemingen van openbare werken hiermede wordt aangemoedigd; zij moet zich echter ook aan de conjunctuurschommelingen kunnen aanpassen.

Hetzelfde lid betwist dat een verruiming van de wegenwerken het loonpeil in de algemene sector van de bouw nijverheid gevaarlijk zou opdrijven.

Het aandeel van de wegenbouw in de bouwnijverheid is inderdaad betrekkelijk gering en bedraagt amper 8 % voor het jaar 1962 (minder dan 4 miljard op een totale uitgave van 49,5 miljard). In dezelfde periode werden 263.000 werknemers in de bouwnijverheid tewerkgesteld. Dank zij de fel gevorderde mechanisering van de wegenbouw, kan een belangrijke verruiming van de produktiecapaciteit van openbare werken plaats vinden mits enkele honderden bijkomende werkkrachten.

Antwoord :

De Minister merkt op dat de laatste jaren de bedragen besteed aan de wegensector aanzienlijk zijn gestegen. Hij herinnert eraan dat in 1963 het recordcijfer van circa 8 miljard frank werd bereikt.

Het lijkt evenwel geen twijfel, dat er inderdaad nog enorm veel te verrichten valt. In het door de Regering opge maakte investeringsprogramma voor 1962-1965 wordt een prioriteit voorbehouden voor de wegwerken.

De Minister gaat akkoord dat dit programma verder uitgewerkt dient te worden. Een volgende schijf voor de jaren 1965-1970 is in voorbereiding.

De kredieten die kunnen besteed worden aan de wegenbouw, dienen natuurlijk bekeken te worden in het raam van de beschikbare mogelijkheden van het rijk.

Er zijn verschillende redenen die aanleiding geven tot verhoging bij de uitvoering der programma's. De Minister heeft dit reeds herhaalde malen uiteengezet : gebrek aan personeel, prijsstijgingen, wijziging aan uitvoeringsplannen, enz...

Vraag :

De Minister van Economische Zaken en Energie heeft verklaard dat in het plan voor omschakeling van het Centre en van de Borinage een volstrekte voorrang moet verleend worden aan de voltooiing van de autoweg Brussel-Zuiden van Bergen.

Zal de door de Regering bepaalde timing nagekomen worden ?

Antwoord :

De aanleg van de autoweg Brussel-Zuiden van Bergen in het raam van de omschakeling van het Centre en van de Borinage heeft wel degelijk verder voorrang, samen met die van de « Autoroute de Wallonie ». Zoals blijkt uit het programma van het Wegenfonds voor 1964, werd een

réserve pour divers travaux sur les itinéraires intéressant le Centre et le Borinage.

Cet effort sera poursuivi avec continuité au cours des années ultérieures.

Question :

Autoroute de Wallonie.

1° Liste des sections déjà réalisées ou dont l'adjudication a été faite en indiquant pour chacune le coût total (constaté) ou le prix d'adjudication et, éventuellement, les suppléments à prévoir.

2° Liste des sections dont l'étude est terminée, en indiquant, si possible, l'estimation du coût total de la section (et le prix de l'étude).

3° Liste des sections dont l'étude est en cours — et qui en est chargé ?

4° Le relevé des sections qui n'entrent pas dans les catégories précédentes.

5° Le relevé des travaux complémentaires (un chiffre par section) encore nécessaires pour l'équipement des sections sub 2°.

6° Evaluation (en kilomètres et en francs) du coût des sections sub 3°, 4° et 5°.

7° Total des dépenses engagées et des dépenses liquidées pour les sections sub 3°

8° Total des dépenses engagées et des dépenses liquidées pour les sections sub 3° et 4°.

9° Evaluation des dépenses encore à engager et des dépenses encore à liquider pour terminer l'autoroute Liège-Tournai (indiquer les bases estimatives).

10° Prévision des engagements et des liquidations d'ici le 30 juin 1964.

11° Idem pour le second semestre 1964, pour 1965, 1966, 1967.

12° Les sections communes avec l'autoroute Bruxelles-Paris avec indication — lorsque des dépenses ont été faites ou engagées — de l'imputation soit à cette autoroute, soit à l'autoroute de Wallonie ou au crédit spécial pour la reconversion du Centre et du Borinage.

Réponse :

1° Sections approuvées :

- 1) Echangeur de Loncin : 351.400.000 de francs;
- 2) Loncin-Horion-Hozémont : 430 millions;

krediet van 410 miljoen voorbehouden voor verschillende werken op de wegen die van belang zijn voor het Centre en de Borinage.

Die inspanning zal voortgezet worden tijdens de volgende jaren.

Vraag :

« Autoroute de Wallonie ».

1° Lijst van de vakken die reeds aangelegd werden of waarvan de aanbesteding gedaan werd met vermelding, voor elk vak, van de totale (vastgestelde) kosten of de aanbestedingsprijs en, desgevallend, van de aanvullende bedragen die moeten voorzien worden.

2° Lijst van de vakken waarvan de studie beëindigd is, met vermelding, waar het mogelijk is, van de raming van de totale kosten van het vak (en de prijs van de studie).

3° Lijst van de vakken waarvan de studie aan de gang is, met vermelding van wie met die studie belast is.

4° Opgave van de vakken die niet vallen in één van de voorgaande categorieën.

5° Opgave van de aanvullende werken (één getal per vak) die nog nodig zijn voor de uitrusting van de sub 2° vermelde vakken.

6° Raming (in kilometer en in frank) van de kosten van de sub 3°, 4° en 5° vermelde vakken.

7° Totaal van de vastgelegde en van de gedane uitgaven voor de sub 3° vermelde vakken.

8° Totaal van de vastgelegde en van de gedane uitgaven voor de sub 3° en 4° vermelde vakken.

9° Raming van de nog vast te leggen en te vereffenen uitgaven voor de afwerking van de autosnelweg Luik-Doornik (de ramingsbases opgeven).

10° Vooruitzichten inzake vastleggingen en vereffeningen tot 30 juni 1964.

11° Idem voor het tweede semester 1964, voor 1965, 1966, 1967,...

12° De gemeenschappelijke vakken met de autosnelweg Brussel-Parijs met opgave — indien uitgaven werden gedaan of vastgelegd — van de aanrekening op de bedoelde autosnelweg, op de « Autoroute de Wallonie » of op het speciaal krediet voor de omschakeling van het Centre en van de Borinage.

Antwoord :

1° Goedgekeurde vakken :

- 1) Knooppunt te Loncin : 351.400.000 frank;
- 2) Loncin - Horion - Hozémont : 430 miljoen;

3) Accès de Seraing : 500 millions;

4) Ville-sur-Haine-Rœulx : 246.600.000 de francs;

2^e Sections dont l'étude est terminée :

Estimation

1) Saint-Georges-Hingon - 1^{er} lot 735.000.000 de francs

2) Houdeng-Goegnies-La Louvière 247.000.000 de francs

3) Viaduc de Viesville 163.000.000 de francs

3^e Etudes en cours :

1) Hozémont - Saint-Georges (y compris viaduc de Gleixhe) : Services Autoroutes;

2) Saint-Georges - Hingon : Verdeyen et Moenaert;

3) Hingon - Velaine (y compris viaducs de Rhisnes - Saussin - Onoz : Girec;

4) Velaine - Gosselies : Harris;

5) Gosselies - Viesville (y compris accès de Jumet) : Sodecotra;

6) Viesville-Manage (y compris route Nivelles-Thuin) : Sodecotra;

7) Manage-Rœulx (y compris bretelle vers Bruxelles) : Sodecotra;

8) Bretelle de La Louvière : Sodecotra;

9) Rœulx-Strépy : Sodecotra;

10) Ville-sur-Haine - Maisières : Sodecotra;

11) Maisières - Sirault : Sodecotra;

12) Sirault - Tournai - frontière française : Chapeaux;

13) Arquennes - Canal : Harris;

14) Viaduc de Gouy-lez-Piéton : Harris;

15) Canal - Fontaine-l'Evêque (y compris raccordement de Piéton et de Charleroi) : Harris.

4^e Tout est compris dans les catégories précédentes.

5^e Tout est compris dans les rubriques précédentes.

6^e 193 kilomètres : coût estimé à 13.500 millions; par kilomètre : 70 millions.

7^e Pas de dépenses engagées.

8^e Pas de dépenses engagées.

3) Toegang tot Seraing : 500 miljoen;

4) Ville s/Haine - Rœulx : 246.600.000 frank;

2^e Vakken waarvan de voorbereidende studie klaar is :

Raming

1) St-Georges - Hingon — eerste perceel 735.000.000 frank;

2) Houdeng - Goegnies - La Louvière 247.000.000 frank;

3) Viaduct te Viesville 163.000.000 frank.

3^e Vakken, waarvan de voorbereidende studie nog aan de gang is :

1) Hozémont - St-Georges (met inbegrip van de viaduct van Gleixhe) : Diensten Autosnelwegen;

2) St-Georges - Hingon : Verdeyen & Moenaert;

3) Hingon - Velaine (met inbegrip van de viaducten te Rhisnes - Saussin - Onoz) : Girec;

4) Velaine - Gosselies : Harris;

5) Gosselies - Viesville (met inbegrip van de weg Nijvel-Thuin) : Sodecotra;

6) Viesville-Manage (met inbegrip van de weg Nijvel-Thuin) : Sodecotra;

7) Manage - Rœulx (met inbegrip van de aftakking naar Brussel) : Sodecotra;

8) Aftakking te La Louvière : Sodecotra;

9) Rœulx - Strépy : Sodecotra;

10) Ville-sur-Haine - Maisières : Sodecotra;

11) Maisières - Sirault : Sodecotra;

12) Sirault - Doornik - Franse grens : Chapeaux;

13) Arquennes - Kanaal : Harris;

14) Viaduct te Gouy-lez-Piéton : Harris;

15) Kanaal - Fontaine l'Evêque (met inbegrip van de verbinding met Piéton en Charleroi) : Harris;

4^e Alles is begrepen in de vorige categorieën.

5^e Alles is begrepen in de vorige afdelingen.

6^e 193 kilometer : kosten geraamd op 13.500 miljoen per kilometer : 70 miljoen.

7^e Geen vastgelegde uitgaven.

8^e Geen vastgelegde uitgaven.

9° Les montants ne peuvent pas être déterminés, l'étude des projets n'étant pas terminée.

10° Prévisions engagements jusqu'au 30 juin 1964 : 3.310 millions.

Prévisions liquidations jusqu'au 30 juin 1964 : 525 millions.

11° Prévisions engagements 2° semestre 1964 : 610 millions.

Prévisions liquidations 2° semestre 1964 : 600 millions.

Prévisions engagements 1965 : 3.100 millions.

Prévisions liquidations 1965 : 2.620 millions.

12° Le tronçon commun de l'autoroute de Wallonie et de l'autoroute Bruxelles-Paris s'étend de Ville s/Haine à Houdeng-Goegnies. Le coût de ce travail est imputé à charge des crédits prévus au programme des investissements pour la reconversion du Borinage et du Centre. En 1962, 271 millions ont été engagés; en 1963 et 1964 respectivement 150 et 260 millions seront engagés.

Question :

Autoroute de Wallonie.

Est-il exact qu'on envisage la création d'une intercommunale pour la construction de l'autoroute ?

Réponse :

Non.

Question :

Le Gouvernement a toujours déclaré que l'autoroute de Wallonie avait une priorité absolue. On constate actuellement que le Gouvernement envisage de construire en même temps l'autoroute E 3.

M. Vanaudenhove déclare qu'il faut donner une même priorité à l'autoroute Bruxelles-Malines-Anvers.

Il est absolument nécessaire d'établir un programme bien déterminé.

Réponse :

Ce programme est établi et fait l'objet d'une loi sur l'expansion économique, arrêtée par le Ministre des Affaires économiques et de l'Energie.

Question :

La priorité promise pour l'autoroute de Wallonie sera-t-elle respectée ?

Les crédits prévus au budget de 1964 sont-ils suffisants ?

Ne faut-il pas de crédits d'adaptation et quels sont ces crédits ?

Réponse :

Le Ministre confirme une fois de plus que la priorité promise pour l'autoroute de Wallonie sera bien respectée.

Les crédits du budget de 1964 seront suffisants pour la réalisation des sections prévues au budget de cette année.

9° Aangezien de voorbereidende studie van de ontwerpen niet beëindigd is, kunnen geen bedragen worden bepaald.

10° Vooruitzichten inzake vastleggingen tot 30 juni 1964 : 3.310 miljoen.

Vooruitzichten inzake vereffeningen tot 30 juni 1964 : 525 miljoen.

11° Vooruitzichten inzake vastleggingen voor het 2° semester 1964 : 610 miljoen.

Vooruitzichten inzake vereffeningen van het 2° semester 1964 : 600 miljoen.

Vooruitzichten inzake vastleggingen voor 1965 : 3.100 miljoen.

Vooruitzichten inzake vereffeningen voor 1965 : 2.620 miljoen.

12° Het gemeenschappelijk baanvak van de autoroute de Wallonie en van de autosnelweg Brussel-Parijs loopt van Ville s/Haine tot Houdeng-Goegnies. De kosten van dit werk worden aangerekend op de kredieten, uitgetrokken op het investeringsprogramma met het oog op de omschakeling van de Borinage en het Centre. In 1962 werden 271 miljoen vastgelegd; in 1963 en 1964 zullen 150 resp. 260 miljoen worden vastgelegd.

Vraag :

« Autoroute de Wallonie ».

Is het waar dat de oprichting van een intercommunale voor de bouw van deze autosnelweg wordt overwogen ?

Antwoord :

Neen.

Vraag :

De Regering heeft steeds verklaard dat de « autoroute de Wallonie » een volstrekte voorrang geniet. Thans stelt men vast dat de Regering de gelijktijdige bouw van de E 3-autosnelweg overweegt.

De heer Vanaudenhove verklaart dat de autosnelweg Brussel-Mechelen-Antwerpen een zelfde voorrang verdient.

Het is volstrekt nodig een wel bepaald programma op te stellen.

Antwoord :

Een dergelijk programma is opgesteld en is vervat in een wet op de economische expansie, die door de Minister van Economische Zaken en Energie werd voorbereid.

Vraag :

Zal de beloofde voorrang voor de « autoroute de Wallonie » worden geëerbiedigd ?

Zijn de op de begroting voor 1964 uitgetrokken kredieten toereikend ?

Zijn er geen aanpassingskredieten nodig, en hoeveel belopen die ?

Antwoord :

De Minister bevestigt eens te meer dat de voor de « autoroute de Wallonie » toegezegde voorrang zal worden geëerbiedigd.

De begrotingskredieten voor 1964 zijn toereikend voor de aanleg van de op de begroting van dit jaar vermelde vakken.

*Question :**Autoroute de Wallonie.*

N'est-il pas possible de réaliser par priorité les tronçons Gaurain-Ramecroix et Lamain-Gaurain ?

Réponse :

Le Ministre informe le membre de ce que la priorité de mise en adjudication ne peut être donnée aux tronçons Gaurain-Lamain.

En effet, c'est dans la région comprise entre Mons et Charleroi qu'une nouvelle liaison autoroutière est la plus urgente. Les premiers tronçons sont en cours d'exécution et il est de saine politique d'éviter un éparpillement des chantiers au profit d'une réalisation continue de longues sections.

C'est pourquoi la priorité doit être maintenue au profit de tronçons permettant de réaliser aussi rapidement que possible une bonne liaison entre Mons et Charleroi.

Il est entendu toutefois que la construction du tronçon de Lamain-Gaurain-Ramecroix suivra, conformément au programme de continuité réservé à l'autoroute de Wallonie.

*Question :**Autoroute de Wallonie.*

Le manque d'ingénieurs a obligé le Ministre des Travaux publics à recourir à la collaboration de bureaux privés. Ce recours coûte certainement beaucoup plus cher à l'Etat et décourage en outre les fonctionnaires ingénieurs du département.

Réponse :

En ce qui concerne le recours à des bureaux privés, le Ministre rappelle que le Ministre des Travaux publics de l'époque s'est trouvé devant l'alternative suivante : ou bien recourir à des bureaux privés si l'on voulait posséder rapidement les plans de l'autoroute de Wallonie, ou bien attendre simplement que la revalorisation de la fonction publique ait eu pour conséquence d'attirer à nouveau les jeunes ingénieurs dans l'Administration et que ceux-ci, pour autant qu'on en trouve, soient suffisamment formés.

Pour ce qui est de la seconde alternative, il faut malheureusement constater une désaffection des ingénieurs pour l'Administration. L'annonce du dernier concours des Ponts et Chaussées n'a fait que confirmer cette désaffection, les inscriptions recueillies étant largement inférieures au nombre d'emplois à conférer.

En conclusion, le recours aux bureaux privés est une nécessité si l'on veut construire l'autoroute de Wallonie sans retard et ce recours coûte nettement moins cher que si l'on ne faisait rien ou si l'on présentait à l'adjudication des projets ébauchés, insuffisamment étudiés et, tout compte fait, plus coûteux par les surprises, les imprécisions et les approximations qu'ils contiendraient.

*Vraag :**« Autoroute de Wallonie ».*

Kunnen de vakken Gaurain-Ramecroix en Lamain-Gaurain niet bij voorrang worden aangelegd ?

Antwoord :

De Minister deelt het lid mede dat er geen voorrang van aanbesteding kan worden verleend aan het vak Gaurain-Lamain.

Een autosnelwegverbinding is immers het dringendst geworden in de streek tussen Bergen en Charleroi. De eerste vakken worden thans uitgevoerd, en men doet er goed aan de spreiding van de bouwwerven te vermijden om langere vakken in één trek af te werken.

Daarom dient de voorrang te worden gegeven aan vakken, waardoor een degelijke verbinding tussen Bergen en Charleroi zo spoedig mogelijk tot stand kan worden gebracht.

Het is echter wel verstaan dat de bouw van het vak Lamain-Gaurain-Ramecroix zal volgen, overeenkomstig het continuïteitsprogramma voor de « autoroute de Wallonie ».

*Vraag :**« Autoroute de Wallonie ».*

Ingevolge het gebrek aan ingenieurs was de Minister van Openbare Werken verplicht een beroep te doen op de medewerking van particuliere studiebureaus, wat ongetwijfeld veel grotere uitgaven met zich brengt voor de Staat. Bovendien ontmoedigt dit de ingenieurs van het Departement.

Antwoord :

Wat betreft het beroep op particuliere bureaus, herinnert de Minister eraan dat de toenmalige Minister van Openbare Werken voor de volgende keuze stond : ofwel een beroep doen op particuliere bureaus indien men zeer vlug over de plannen voor de « autoroute de Wallonie » wilde beschikken, ofwel wachten tot de revalorisatie van het openbaar ambt opnieuw jonge ingenieurs naar de Administratie zou lokken en tot die, voor zover men er vond, voldoende opgeleid zouden zijn.

In verband met die tweede mogelijkheid moet men jammer genoeg vaststellen dat de ingenieurs zich van het Bestuur afkeren. Bij de oproep voor het jongste vergelijkend examen voor de Dienst van Bruggen en Wegen is die afkeer eens te meer gebleken : het aantal inschrijvingen bleef ver beneden het aantal te begeven betrekkingen.

De conclusie is, dat de toevlucht tot particuliere bureaus als noodzakelijk dient te worden beschouwd indien men de « autoroute de Wallonie » zonder vertraging wenst aan te leggen, en dat komt volstrekt minder duur te staan dan niets te ondernemen of ontwerpen ter aanbesteding voor te leggen, die nauwelijks zijn geschetst, onvoldoende bestudeerd en, per slot van rekening, wegens de verrassingen, onnauwkeurigheden en bij benadering bepaalde gegevens, duurder uitvallen.

Question :

Autoroute Anvers-Malines-Bruxelles.

En 1963, un crédit de 60 millions avait été prévu pour cette autoroute nouvellement projetée, mais rien n'est prévu pour 1964. Comment cela s'explique-t-il ?

Réponse :

Il n'y a jamais eu de crédit de 60 millions prévu en 1963 pour la nouvelle autoroute Anvers-Malines-Bruxelles.

Question :

Le crédit prévu de 750 millions de francs est-il suffisant pour l'achèvement des travaux non encore exécutés de l'autoroute Anvers-Liège-Aix-la-Chapelle ?

Réponse :

Le crédit de 750 millions prévu au budget de 1964 sera suffisant pour achever les travaux de l'autoroute Anvers-Liège-Aix-la-Chapelle.

Question :

Fonds des routes.

Comment le Ministre justifie-t-il l'inscription au budget d'un montant de 750 millions pour l'autoroute Anvers-Liège-frontière allemande plus environ 100 millions pour les expropriations, signalisation, éclairage, etc., soit au total 850 millions, alors que l'autoroute de Wallonie se voit dotée en 1964 de 3.150 millions. Lorsque l'on connaît les difficultés successives auxquelles s'est heurtée la construction de l'autoroute Anvers-Liège-frontière allemande, le contraste avec l'inscription massive en faveur de la route de Wallonie n'est-il pas déconcertant ?

Quel est le nombre de kilomètres de l'autoroute Anvers-Frontière allemande restant à construire ? Où ?

Quand cette autoroute sera-t-elle terminée complètement en fait et sera-t-elle réellement utilisable ?

De quel montant, en provenance des budgets de 1963, dispose-t-on respectivement pour les deux autoroutes précitées ?

Réponse :

En ce qui concerne l'autoroute Anvers-frontière allemande, elle est ouverte à la circulation entre Anvers et Hasselt et elle est en cours d'exécution sur toute sa longueur entre Hasselt et la frontière allemande.

Plus aucun travail n'est à adjufer sur ce long tronçon et à moins d'un hiver à nouveau exceptionnellement rude, on peut s'attendre à ce que l'autoroute en question soit ouverte sur tout son parcours au mois d'octobre 1964.

Pour l'autoroute Anvers-Liège-Aix-la-Chapelle, on aura engagé en 1963 près de deux milliards et on engagera encore en 1964 les 750 millions prévus au budget tant pour cette autoroute que pour ses accès à Liège et à Dison.

Question.

Autoroute E 3.

Où en est le financement des dépenses à engager ? Donner dans ses grandes lignes l'organisation administrative de l'Intercommunale ?

Vraag :

Autosnelweg Antwerpen-Mechelen-Brussel.

In 1963 was voor deze nieuw ontworpen autosnelweg een krediet uitgetrokken van 60 miljoen, voor 1964 niets. Hoe is dat te verklaren ?

Antwoord :

Er is in 1963 nooit voorzien in een krediet van 60 miljoen voor de nieuwe autosnelweg Antwerpen-Mechelen-Brussel.

Vraag :

Is het uitgetrokken krediet van 750 miljoen frank voldoende om nog niet uitgevoerde werken aan de autosnelweg Antwerpen-Luik-Aken te voltooien ?

Antwoord :

Het op de begroting voor 1964 uitgetrokken krediet van 750 miljoen zal volstaan om de werken aan de autosnelweg Antwerpen-Luik-Aken te voltooien.

Vraag :

Wegenfonds.

Hoe verantwoordt de Minister het inschrijven in zijn begroting van een bedrag van 750 miljoen voor de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitse grens, plus ongeveer 100 miljoen voor onteigeningen, signalisatie, verlichting, enz., zegge samen 850 miljoen, terwijl voor de « autoroute de Wallonie », in 1964, 3.150 miljoen uitgetrokken zal worden. Als men de martelgang van de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitse grens kent, daar deze ergerlijk broksgewijze werd uitgevoerd, is de tegenstelling met de massale inschrijving voor de « route de Wallonie » dan niet onthutsend ?

Hoeveel kilometer van de autosnelweg Antwerpen-Duitse grens zijn nu nog te leggen en waar ?

Wanneer zal voornoemde autosnelweg nu werkelijk volledig en werkelijk bruikbaar, afgewerkt zijn ?

Over welke bedrag uit de begroting 1963 beschikt men onderscheidenlijk voor deze voornoemde autosnelwegen ?

Antwoord :

De autosnelweg Antwerpen-Duitse grens staat open voor het verkeer tussen Antwerpen en Hasselt en is in aanbouw op zijn gehele lengte tussen Hasselt en de Duitse grens.

Er moet geen werk meer worden aanbesteed op dat vak, en tenzij de winter opnieuw buitengewoon streng is, kan verwacht worden dat bedoelde autosnelweg op zijn gehele lengte in de maand oktober 1964 voor het verkeer wordt opengesteld.

Voor de autosnelweg Antwerpen-Luik-Aken zijn in 1963 bijna 2 miljard besteed, en in 1964 zullen nog de 750 miljoen worden vastgeslegd die op de begroting uitgetrokken zijn zowel voor deze autosnelweg als voor de toegangen ervan te Luik en te Dison.

Vraag :

Autosnelweg E. 3.

Hoeveel staat het met de financiering van de aan te gane uitgaven ? Geef in grote lijnen de administratieve inrichting van de Intercommunale.

Quand les premières adjudications pourront-elles avoir lieu ?

Réponse :

Le financement des dépenses pour l'E 3 se fait par les contributions des associés et par des emprunts contractés auprès du Crédit communal.

Lorsque la route sera ouverte à la circulation, l'Etat versera dans la caisse de l'Intercommunale une indemnité par kilomètre parcouru et par véhicule qui emprunte la route.

L'organisation administrative de l'Intercommunale pour l'autoroute E 3 est précisée dans les statuts publiés en annexe au *Moniteur belge* du 21 février 1963.

Les associés constituant l'assemblée générale sont les délégués des provinces d'Anvers, de Flandre occidentale et orientale, des villes d'Anvers, Gand, Courtrai, Saint-Nicolas et Turnhout, et le Fonds des routes; à la fondation, le capital social s'élevait à 1.600 millions de francs.

Le Conseil de gestion est composé de 16 membres. Un délégué du Ministre des Travaux publics et un délégué du Ministre des Finances représentent les Ministres intéressés.

Un comité de direction, choisi au sein du Conseil de gestion, est chargé de certains travaux d'administration courante. Un collège des commissaires contrôle l'association.

L'intercommunale dispose d'une administration propre, à la tête de laquelle se trouve un Directeur général, qui est un technicien et qui est assisté d'un Secrétaire général, juriste. Cette administration sera complétée selon les nécessités découlant des missions confiées à l'E 3.

L'adjudication de l'œuvre d'art de la deuxième liaison des rives de l'Escaut a déjà eu lieu.

Les premières adjudications pour l'autoroute E 3 proprement dite auront lieu dans le courant de 1965, compte tenu des délais prévus dans les contrats des bureaux d'ingénieurs auxquels l'étude de l'autoroute a été confiée.

Question :

Autoroute E 3.

Les expropriations seront entamées à partir de quel moment ?

Réponse :

Les expropriations ne peuvent être réalisées qu'à partir du moment où les études par les bureaux privés seront terminées, c'est-à-dire vers la fin de 1964.

A certains endroits, il sera cependant possible de commencer plus tôt les acquisitions d'immeubles, et ceci, par exemple, sur le territoire de la ville de Gand.

Question :

E 3.

Est-il exact que l'acte de concession empêche tout travail simultané sur les différentes sections de l'autoroute E 3 ?

Réponse :

L'acte de concession stipule qu'il y a lieu d'accorder une priorité à la section Anvers-Gand, où il est évidemment

Wanneer zullen de eerste aanbestedingen kunnen plaats grijpen ?

Antwoord :

De financiering van de uitgaven voor de E 3 geschiedt door de bijdragen van de vennoten en door leningen aangegaan bij het Gemeentekrediet.

Wanneer de weg voor het verkeer zal opengesteld zijn, zal de Staat, per voertuig dat de weg gebruikt en per afgelegde kilometer een vergoeding terugstorten in de kas van de Intercommunale.

De administratieve inrichting van de Intercommunale voor de autoweg E 3 wordt bepaald door de statuten, bekendgemaakt in een bijlage van het *Belgisch Staatsblad* dd. 21 februari 1963.

De vennoten die de Algemene Vergadering vormen, zijn afgevaardigden van de provincies Antwerpen, Oost- en West-Vlaanderen, van de steden Antwerpen, Gent, Kortrijk, Sit-Niklaas en Turnhout en van het Wegenfonds; het maatschappelijk kapitaal bij stichting bedraagt 1.600 miljoen frank.

De Raad van beheer omvat 16 leden. Een gedelegeerde van de Minister van Openbare Werken en een gedelegeerde van de Minister van Financiën vertegenwoordigen de betrokken Ministers.

Een directiecomité, gekozen uit de Raad van beheer, is belast met sommige werkzaamheden van het dagelijks bestuur. Een college van commissarissen houdt toezicht op de Vereniging.

De Intercommunale beschikt over een eigen administratie aan het hoofd waarvan een Directeur-Generaal staat, die een technische functie heeft en die bijgestaan wordt door een jurist Secretaris-generaal. Deze administratie zal worden aangevuld volgens de eisen van de aan de E 3 opgedragen taken.

De aanbesteding van het kunstwerk van de tweede Scheldeoeververbinding heeft reeds plaats gehad.

De eerste aanbestedingen voor de eigenlijke E 3 autosnelweg zullen plaats hebben in de loop van 1965, gezien de termijnen welke zijn gesteld in de contracten van de Ingenieursbureaus waaraan de studie van de autosnelweg werd toevertrouwd.

Vraag :

Autosnelweg E 3.

Wanneer zal met de onteigeningen worden begonnen ?

Antwoord ?

Met de onteigeningen kan pas worden begonnen wanneer de studies van de particuliere bureaus klaar zijn, d.w.z. tegen het einde van 1964.

Op sommige plaatsen zal het nochtans mogelijk zijn de aankoop van gebouwen vroeger te laten gebeuren, b.v. op het grondgebied van de stad Gent.

Vraag :

E 3.

Is het juist dat de concessieakte het onmogelijk maakt dat op verschillende vakken van de E 3 tegelijkertijd gewerkt zou worden ?

Antwoord :

In de concessieakte wordt bepaald dat voorrang dient gegeven te worden aan het vak Antwerpen-Gent,

permis de travailler simultanément sur diverses sections.

Les bureaux d'étude ont donc été désignés en premier lieu pour cette section à trafic intense. Le Ministre pense que personne ne mettra en doute qu'il y a lieu d'exécuter cette section par priorité. Les études y relatives seront d'ailleurs prêtes en premier lieu.

Viennent ensuite à la fois les autres sections Gand-frontière française et Anvers-frontière hollandaise.

Bien entendu, la section Anvers-Gand ne devra pas nécessairement être terminée avant que ne puisse commencer le travail sur les autres sections.

Question :

L'autoroute Paris-Lille sera prochainement reliée à Armentières. Qu'envisage-t-on pour raccorder l'autoroute E 3 à cette autoroute ?

La même situation se présentera pour ce qui concerne Bruxelles-Paris.

Réponse :

Le Ministre n'a pas d'information officielle suivant laquelle la France construirait prochainement la bretelle de raccordement de l'autoroute Paris-Lille à Armentières.

Il va de soi qu'une coordination avec la France est nécessaire et le programme des années ultérieures tiendra compte de ce fait.

Question :

N'y a-t-il pas lieu de construire une autoroute parallèle à la route de la vallée de la Meuse, cette dernière restant touristique ?

Réponse :

Le programme d'autoroutes établi par l'Administration des Routes comporte la création d'une autoroute Bruxelles-Namur-Sart Bernard-Achêne.

On peut dire que la section Namur-Achêne constitue un itinéraire de dédoublement de la vallée touristique de la Meuse.

Question :

Tunnels.

N'est-il pas possible de chauffer pendant la période d'hiver les accès des tunnels et de faire appel à cette fin aux centrales d'électricité ou au chauffage urbain ?

Réponse :

Le chauffage des revêtements routiers pendant la période hivernale en vue d'éviter la formation de glace est une installation très coûteuse et qui donne des résultats fort aléatoires; d'autre part, elle exige de fortes consommations de courant aux heures de pointe. C'est la raison pour laquelle ce système ne se généralise pas. Le moyen traditionnel qui consiste notamment dans l'utilisation de sel de fusion semble suffisant pour assurer la sécurité.

Question :

Tunnel à Langerbrugge — à construire sur la route Anvers-Côte.

Quel est l'emplacement exact de ce tunnel ? Où en est l'étude ?

waarop natuurlijk op verschillende vakken tegelijkertijd gewerkt mag worden.

De studiebureaus werden dan ook eerst aangeduid voor dit uiterst druk bereden vak. De Minister denkt niet dat iemand het zal betwijfelen, dat dit vak niet eerst moet uitgevoerd worden. De studies ervan zullen trouwens eerst klaar zijn.

Daarna komen tegelijkertijd de andere vakken Gent-Franse grens en Antwerpen-Nederlandse grens.

Het is wel te verstaan dat Antwerpen-Gent niet dient afgewerkt te zijn vooraleer op de andere vakken gewerkt kan worden.

Vraag :

De autosnelweg Parijs-Rijsel zal binnenkort verbonden zijn met Armentières. Wat wordt er overwogen om de E 3-autosnelweg met die autosnelweg te verbinden ?

Dezelfde toestand zal zich voordoen wat betreft de autosnelweg Brussel-Parijs.

Antwoord :

De Minister werd er niet officieel over ingelicht dat Frankrijk eerlang een wegaansluiting naar de autosnelweg Parijs-Rijsel zou aanleggen te Armentières.

Vanzelfsprekend is een coördinatie met Frankrijk vereist, en het programma voor de volgende jaren zal met dit feit rekening houden.

Vraag :

Dient geen autosnelweg parallel met de Maasvalleiweg te worden gebouwd, terwijl laatstgenoemde weg voor toeristen zou bestemd blijven ?

Antwoord :

Het door het Bestuur van Bruggen en Wegen opge maakt autosnelwegenprogram omvat het aanleggen van een autosnelweg Brussel-Namen-Sart Bernard-Achêne.

Van het vak Namen-Achêne mag worden gezegd dat de toeristische Maasvalleiweg erdoor verdubbeld wordt.

Vraag :

Tunnels.

Is het niet mogelijk de toegangen tot de tunnels in de winter te verwarmen en daartoe een beroep te doen op de elektriciteitscentrales of de stadsverwarming ?

Antwoord :

Installaties voor verwarming van het wegdek in winter-tijd ter voorkoming van ijsvorming kosten heel duur en de resultaten ervan zijn erg onzeker. Verder zijn daar op de spitsuren grote hoeveelheden stroom voor nodig. Om die redenen vindt dat systeem geen algemene toepassing. Het traditionele middel, dat bestaat in het uitstrooien van zout, lijkt voldoening te geven voor de veiligheid van het verkeer.

Vraag :

Tunnel te Langerbrugge — op de weg Antwerpen-Kust te bouwen.

Waar komt die tunnel precies te liggen ? Hoever staat het met de desbetreffende studie ?

Ce tunnel est devenu urgent pour la liaison des deux rives à Langerbrugge.

Réponse :

Deux tunnels doivent être construits sous le canal Gand-Terneuzen. Le premier tunnel est en construction à Zelzate et est situé dans le tracé de la route Anvers-Côte.

Au nord de Langerbrugge, un deuxième tunnel est prévu dans le tracé de l'autoroute Bruxelles-Knokke. Ce tunnel sera situé au sud de la nouvelle centrale E. B. E. S. Le tracé du tunnel et de ses accès est déjà arrêté.

Ce tunnel est uniquement destiné au trafic des voitures. Les piétons, les cyclistes et les motos n'y auront pas accès. Ce tunnel sera relié au réseau routier des deux rives du canal.

Pour le trafic local, il sera plus intéressant d'utiliser le passage d'eau qui sera aménagé à Langerbrugge. Les voitures et les camions jusqu'à 24 tonnes, ainsi que les piétons et cyclistes auront accès à ce bac. Le passage d'eau à Langerbrugge sera très prochainement ouvert à la circulation.

Question :

Quelques maisons au « Visserijbrug » à Gand sont une difficulté pour assurer un trafic international convenable.

Quelles mesures envisage-t-on pour remédier à cette situation ?

Réponse :

Le projet pour un aménagement définitif de ce carrefour d'après des normes modernes est à l'étude.

Le Ministre fera examiner s'il n'y a pas lieu d'exproprier quelques maisons, qui devront quand même l'être en vue de la solution définitive mais qui donneront en attendant une solution provisoire.

Question :

Quel est le planning pour la continuation de la traversée de Gand depuis le « Dampoort » ?

Réponse :

Des pourparlers sont en cours avec la S. N. C. B. en vue d'obtenir la cession d'une parcelle de terrain entre « Dampoort » et l'Escaut (ancienne assiette de voies).

En cas de réussite de ces pourparlers, il sera possible de donner un profil en travers convenable à cette section du contournement de Gand et il sera possible de la réaliser en même temps que la troisième section du contournement entre la Chaussée de Courtrai et la « Keizerpoort ». Pour ce troisième tronçon, un crédit de 37 millions de francs a été prévu au programme 1964 du Fonds des Routes.

Question :

Route industrielle Gand-Zelzate.

A quelle date va-t-on prévoir l'éclairage et va-t-on construire des pistes cyclables ?

Réponse :

Les crédits très limités que le Fonds des Routes peut éventuellement affecter à l'amélioration de l'éclairage sont

Er moet spoed mee gemaakt worden voor de verbinding tussen beide oevers te Langerbrugge.

Antwoord :

Er moeten twee tunnels worden gebouwd onder het Kanaal Gent-Terneuzen. De eerste is te Zelzate in aanbouw en ligt in het tracé van de weg Antwerpen-Kust.

Ten noorden van Langerbrugge is een tweede tunnel gepland in het tracé van de autoweg Brussel-Knokke. Deze tunnel komt ten zuiden van de nieuwe E. B. E. S.-centrale. Het tracé van de tunnel en de toegangswegen is al uitgewerkt.

Deze tunnel zal uitsluitend voor het autoverkeer dienen en verboden zijn voor voetgangers, fietsers en motorfietsen. De tunnel zal aansluiten op het wegennet langs beide kanten van het kanaal.

Voor het plaatselijke verkeer zal het interessanter zijn om gebruik te maken van de veerdienst die te Langerbrugge zal worden ingericht ten behoeve van auto's, vrachtwagens tot 24 ton, voetgangers en fietsers. Het veer te Langerbrugge wordt zeer binnenkort voor het verkeer opengesteld.

Vraag :

Aan de Visserijbrug te Gent staan enkele huizen in de weg voor een behoorlijk internationaal verkeer.

Welke maatregelen worden overwogen om die toestand te verhelpen ?

Antwoord :

Het ontwerp voor definitieve aanleg van dat kruispunt, overeenkomstig moderne normen, ligt ter studie.

De Minister zal doen nagaan of niet dient overgegaan tot de onteigening van enkele huizen, die in ieder geval moeten onteigend worden voor de definitieve oplossing. In afwachting zou daarmee al een voorlopige oplossing zijn gevonden.

Vraag :

Hoe is de voortzetting van de doortocht te Gent vanaf de Dampoort gepland ?

Antwoord :

Met de N. M. B. S. zijn onderhandelingen aan de gang om te verkrijgen dat zij tussen de Dampoort en de Schelde een perceel (vroegere ligging van de sporen) afstaat.

Ingeval die onderhandelingen slagen, zal aan dat vak van de rondweg om Gent een behoorlijk dwarsprofiel kunnen worden gegeven en kan het samen met het derde vak van de rondweg, tussen de Kortrijkse Steenweg en de Keizerpoort worden uitgevoerd. Voor dit derde vak is op het program 1964 van het Wegenfonds een krediet ten bedrage van 37 miljoen frank uitgetrokken.

Vraag :

Industrieweg Gent-Zelzate.

Wanneer gaat men voor de verlichting zorgen en fietspaden aanleggen ?

Antwoord :

De zeer beperkte kredieten welke het Wegenfonds eventueel kan bestemmen voor de verbetering van de ver-

réservés aux complexes d'autoroutes et aux carrefours les plus dangereux.

* * *

Les pistes cyclables ne sont pas prévues. Une bande de béton de 1 mètre est cependant aménagée dans les deux sens. Cette solution donnera satisfaction.

Question :

Quand construira-t-on la section de la route industrielle entre le Moervaart et Sidmar ?

Sidmar entamera les travaux en 1964 et ne disposera d'aucune route pour amener les matériaux de construction.

Réponse :

Les emprises nécessaires pour la construction de la route seront réalisées vers juillet 1964.

Le projet de construction de la route est en préparation et les documents d'adjudication seront établis prochainement.

Il n'a pas été possible de prévoir ces travaux au programme de 1964, compte tenu de l'insuffisance des crédits mis à la disposition du Ministre.

Question :

Le passage à niveau de Couillet-Montignies, situé dans la route 22 est extrêmement dangereux. Un commissaire demande quand le Ministre prévoit le début des travaux de suppression de ce passage.

Réponse :

Le Ministre communique que les travaux ont fait l'objet d'un avant-projet approuvé. Les plans d'emprises sont dressés. L'estimation des expropriations s'élève à quelques 15 millions. Le Comité d'expropriation pourra être invité à les réaliser dès que l'arrêté royal aura été pris.

Une estimation des travaux, sur la base de l'avant-projet, pour lesquels aucun crédit n'est réservé en 1964, s'élève à quelques 25 millions. L'étude du projet définitif, en ce qui concerne les ouvrages d'art, et la réalisation des emprises permettent d'envisager la mise en chantier en 1965 avec éventuellement l'adjudication fin 1964.

Question :

Route de l'Etat Tamise-Breendonk.

Cette route à très grande circulation ne comprend qu'une seule chaussée de 7 mètres de largeur, avec deux bandes de circulation.

C'est la seule bonne liaison entre le pays de Waas et Bruxelles et en même temps — ce qui se manifeste chaque jour davantage — la seule déviation pour les poids lourds qui, s'ils ne l'empruntent pas, subissent toujours des retards au tunnel d'Anvers.

Il résulte de ce qui précède que cette route est toujours encombrée et extrêmement dangereuse. Des accidents mortels s'y produisent régulièrement par suite de la densité de la circulation.

lichting, worden uitsluitend besteed voor de autocomplexen en voor de gevaarlijkste kruispunten.

* * *

In fietspaden is niet voorzien, maar toch is in beide richtingen een betonstuk van 1 meter aangelegd, en deze oplossing zal voldoening schenken.

Vraag :

Wanneer zal het vak van de industrieweg tussen de Moervaart en Sidmar worden aangelegd ?

Sidmar begint met de werken in 1964, maar zal over geen enkele weg beschikken om de bouwmaterialen aan te voeren.

Antwoord :

De grondinnemingen die voor de aanleg van de weg nodig zijn, zullen omstreeks juli 1964 plaats vinden.

Het ontwerp voor de aanleg van de weg wordt bestudeerd en de stukken in verband met de aanbesteding worden eerlang opgesteld.

Wegens het feit dat onvoldoende kredieten ter beschikking van de Minister werden gesteld, konden die werken niet in het program voor 1964 worden opgenomen.

Vraag :

De overweg te Couillet-Montignies, op weg 22, is uiterst gevaarlijk. Een lid wenst te weten voor wanneer de Minister voorziet dat de werken voor het afschaffen van die overweg zullen worden aangevat.

Antwoord :

De Minister deelt mede dat een voorontwerp betreffende die werken is goedgekeurd. De tekeningen betreffende de grondinneming liggen klaar. De onteigeningen worden op circa 15 miljoen geraamd. Het onteigeningscomité kan met de onteigeningen aanvangen zodra het koninklijk besluit is genomen.

In 1964 zijn geen kredieten uitgetrokken voor de kosten van de werken die volgens het voorontwerp op ongeveer 25 miljoen worden geraamd. Gezien de stand van het onderzoek van het definitieve ontwerp betreffende de kunstwerken en gelet op de tenuitvoerlegging van de inbezittingen mag worden verwacht dat met de werken zal worden aangevangen in 1965, terwijl de aanbesteding eventueel einde 1964 kan geschieden.

Vraag :

Staatsbaan Temse-Breendonk.

Deze zeer drukke staatsbaan omvat slechts één rijweg van 7 meter breedte, met twee rijstroken.

Deze baan is de enige goede verbinding tussen het Waasland en Brussel en tevens, en elke dag komt dit sterker tot uiting, de enige afleidingsweg voor het zwaar verkeer, dat anders steeds door de tunnel te Antwerpen wordt opgehouden.

Dit alles heeft als gevolg dat deze weg steeds overbelast is en uiterst gevaarlijk. Regelmatig gebeuren er dodelijke verkeersongevallen te wijten aan de verkeersdrukke.

Les terrassements du deuxième tronçon sont prévus.
Peut-on savoir quant cette deuxième section sera achevée ?

Réponse :

Le Ministre, est également d'avis que le dédoublement de cette route s'impose. Toutefois, il n'a pas été possible de trouver en 1964 les crédits nécessaires à cet effet.

Le Ministre estime que ce dédoublement devrait pouvoir être réalisé en 1965 si les possibilités de crédit le permettent.

Question :

Quels sont les moyens envisagés par le Département des Travaux publics pour donner une solution au problème de la circulation dans les grandes agglomérations ?

Réponse :

Le département des Travaux publics a étudié des solutions au problème de la circulation dans les grandes agglomérations. Des enquêtes de trafic ont été effectuées et des plans dressés dont la réalisation est poursuivie au fur et à mesure des besoins et suivant les disponibilités de crédits.

En particulier, à l'occasion de la construction des autoroutes, il est toujours prévu d'établir des voies de pénétration dans les grandes agglomérations de manière à dégager, dans toute la mesure du possible, la grande circulation à l'intérieur des villes.

Question :

La chaussée de Tervueren, entre le pont de Groenendaal et la chaussée de Waterloo, est toujours fermée à la circulation. Pour quelle raison ?

Réponse :

Il a fallu interrompre la circulation pour permettre l'exécution de travaux qui comprenaient notamment la démolition et la reconstruction de dalles en béton sur toute la largeur de la chaussée.

L'avancement actuel des travaux permettra de rouvrir la circulation dans un sens, à bref délai.

Question :

Le Ministre a bien voulu signaler l'importance des crédits disponibles en vue de la modernisation de la route axiale n° 4.

Quelques précisions sont cependant demandées, à savoir :

1° Tronçon dit Vieilles Forges.

1) la date de mise en adjudication des travaux;

2) le délai accordé pour l'exécution;

3) le délai de prolongation accordé.

2° L'adjudication du carrefour de Hollogne (bifurcation vers Laroche) serait prévue pour 1964.

Cette adjudication aura-t-elle lieu suivant le timing initialement prévu — ou souffrira-t-elle des mesures d'étalement ?

De aardeweg voor het tweede vak is voorzien.

Mag men weten wanneer dit tweede vak zal afgewerkt worden ?

Antwoord :

De Minister is ook van oordeel dat deze rijksweg moet worden verdubbeld. Het is nochtans niet mogelijk gebleken de nodige kredieten er voor te vinden in 1964.

De Minister is de mening toegedaan dat deze verdubbeling in 1965 moet kunnen worden uitgevoerd zo de kredietmogelijkheden het toelaten.

Vraag :

Welke maatregelen overweegt het departement van Openbare werken om een oplossing te geven aan het probleem van het verkeer in de grote agglomeraties ?

Antwoord :

Het departement van Openbare Werken heeft oplossingen voor het verkeersprobleem in de grote agglomeraties bestudeerd. Verkeersenquêtes werden ingesteld en plannen werden opgemaakt. Een en ander geschiedt naar gelang van de behoeften en volgens de beschikbare kredieten.

Bij het aanleggen van autosnelwegen wordt altijd in het bijzonder gedacht aan de toegangswegen tot de grote agglomeraties, zodat het drukke verkeer binnen de steden zoveel mogelijk verlicht kan worden.

Vraag :

De steenweg op Tervuren is tussen de brug van Groenendaal en de steenweg op Waterloo altijd voor het verkeer gesloten. Waarom ?

Antwoord :

Het verkeer diende aldaar onderbroken te worden om de uitvoering van werken mogelijk te maken. Die werken omvatten namelijk de vervanging van betontegels over de ganse wegbreedte. De werken zijn nu zo ver gevorderd dat de weg binnenkort opnieuw voor het verkeer in één richting zal worden opengesteld.

Vraag :

De Minister heeft de aandacht getrokken op de omvang van de beschikbare kredieten met het oog op de modernisering van de hoofdweg n° 4.

Enkele nadere inlichtingen worden nochtans gevraagd namelijk :

1° Wegvak « Vieilles Forges ».

1) de datum waarop de aanbesteding van de werken heeft plaatsgehad;

2) de termijn die bepaald werd voor de uitvoering;

3) de toegestane verlenging van de termijn.

2° De aanbesteding van het kruispunt van Hollogne (tweesprong naar Laroche) zou voorzien zijn voor 1964.

Zal die aanbesteding plaats hebben volgens de oorspronkelijk voorziene timing of zal zij de weerslag ondergaan van de maatregelen tot spreiding van de werken ?

3° Le pont surplombant la nationale 4 à l'entrée de Marche à sa rencontre avec la route Liège-Sedan n° 35 serait adjugé en 1965... et réalisé pour 1975.

Le Ministre ne croit-il pas que cet ouvrage important puisse être adjugé plus rapidement afin qu'il y ait coïncidence de finalité avec les divers travaux en cours de réalisation ?

Réponse :

L'aménagement de la route n° 4 est considéré comme très important et même prioritaire, et dispose du maximum de crédits possibles.

Les travaux du contournement de Marche ne pourront être complètement engagés en 1964 au moyen du crédit de 40 millions qui a pu être consacré à cette réalisation. D'autres crédits devront être prévus au cours des années suivantes, notamment pour l'aménagement de l'extrémité du contournement vers Arlon, comprenant la bifurcation vers Laroche.

En ce qui concerne le tronçon dit des « Vieilles Forges » adjugé en mai 1962, il a été mis effectivement en chantier fin septembre 1962 avec une prévision de délai de 95 jours ouvrables. Ce délai a dû être prolongé de manière très importante en raison des intempéries de l'hiver 1962-1963 et de ses séquelles qui ont imposé d'arrêter les travaux de l'entreprise principale après l'hiver, pour permettre d'effectuer une mise en état de viabilité satisfaisante de la route n° 4 aux abords et dans la traversée du chantier.

Les travaux arrivent actuellement à leur fin, mais ne pourront être entièrement parachevés au cours de la présente année si le mauvais temps perdure.

Question :

Où en est la question de la passerelle de Bouvignes ?

Réponse :

L'établissement des plans et cahiers des charges pour l'exécution de la passerelle de Bouvignes est actuellement en cours. Il est à prévoir que la mise en adjudication des travaux se fera en 1964.

Question :

Quelles sont les prévisions pour la construction du pont de Hastière ?

Réponse :

L'étude du pont de Hastière est en cours. L'arrêté royal relatif aux expropriations nécessaires est pris, et le Comité d'Acquisition d'Immeubles est chargé de les réaliser. La mise en adjudication de l'ouvrage pourrait être envisagée en 1965.

Question :

Rien n'est prévu pour la route nationale 1bis Anvers-Boom-Bruxelles, qui n'a pas encore le caractère d'une autoroute et qui est la route la plus fréquentée et, partant, la plus dangereuse de tout le pays.

Aucun crédit n'a même été prévu pour la démolition du « Kemelbrug » et pour le remplacement de ce pont « provisoire » — en service depuis plus de cinq ans — par un croisement définitif à un autre niveau.

3° De brug die de hoofdweg n° 4 overkoepelt bij de ingang van Marche, waar hij de weg n° 35 Luik-Sedan ontmoet, zou aanbesteed worden in 1965... en tegen 1975 gebouwd zijn.

Meent de Minister niet dat dit belangrijk werk spoediger zou kunnen aanbesteed worden, opdat de doelstellingen van dit werk zouden samenvallen met die van de verschillende werken die aan de gang zijn ?

Antwoord :

De geschiktmaking van de hoofdweg n° 4 wordt als zeer belangrijk beschouwd en heeft zelfs voorrang. Men beschikt daartoe over de ruimst mogelijke kredieten.

De werken aan de omleiding rond Marche zullen in 1964 niet volledig kunnen worden aangepakt met het krediet van 40 miljoen dat kon worden bestemd. In de loop van de volgende jaren zullen andere kredieten uitgetrokken moeten worden, onder meer voor de geschiktmaking van het uiteinde van de omleiding naar Aarlen, dat de tweesprong naar Laroche omvat.

Wat het wegvak « Vieilles Forges » betreft, dat aanbesteed werd in mei 1962, daar werden de werken inderdaad aangevat einde van september 1962, met een voorziene termijn van 95 werkdagen. Men heeft die termijn in een zeer aanzienlijke mate moeten verlengen ingevolge de harde winter 1962-1963 en zijn gevolgen, die de werken van de hoofdonderneming na de winter stillegden ten einde de hoofdweg n° 4 in voldoende bruikbare toestand te kunnen brengen in de omgeving van en bij het rijden door het werkterrein.

De werken lopen thans ten einde doch zullen niet in de loop van dit jaar volledig voleindigd worden indien het slechte weder aanhoudt.

Vraag :

Hoever staat het met de loopbrug te Bouvignes ?

Antwoord :

Het opmaken van de plannen en bestekken voor de bouw van de loopbrug te Bouvignes is thans aan de gang. De aanbesteding van de werken mag voor 1964 worden verwacht.

Vraag :

Wat zijn de vooruitzichten voor de bouw van de brug te Hastière ?

Antwoord :

De studie voor de brug te Hastière is aan de gang. Het koninklijk besluit betreffende de onteigeningen is uitgevaardigd en het Comité tot Aankoop van onroerende goederen is belast met de uitvoering ervan. De aanbesteding van het werk zou in 1965 kunnen worden voorzien.

Vraag :

Voor de rijksweg 1 bis Antwerpen-Boom-Brussel, die nog steeds niet het karakter heeft van een autosnelweg en die de drukst bereden en daardoor de gevaarlijkste weg is van gans het land, is niets voorzien.

Zelfs is geen krediet voorzien voor het doen verdwijnen van de « Kemelbrug » en de vervanging van de « voorlopige » brug — die al meer dan vijf jaar dienst doet ! — door een definitieve ongelijkvloerse kruising.

Réponse :

Le viaduc provisoire de Wilryk devra évidemment être remplacé un jour par un ouvrage moderne, mais la décision à ce sujet ne pourra être prise que lorsque la Société Nationale des Chemins de Fer belges aura, de son côté, pris une décision concernant la suppression ou non de sa voie de chemin de fer et, éventuellement, le relèvement de celle-ci. L'ouvrage d'art à réaliser sur la route 1bis est totalement conditionné par cette décision qui ne dépend pas du Département des Travaux publics.

Question :

Route nationale Anvers-Lierre.

L'adaptation était prévue pour 1962-1964. Aucun crédit n'est prévu pour 1964.

Réponse :

Pour cette route nationale, cédée par la province, un nouveau plan d'alignement a été dressé prévoyant une route d'une largeur de 35 m entre le futur boulevard circulaire de Lierre et la traversée de Mortsel. Sur ce tronçon, le passage à niveau de Bouchout doit être remplacé par un pont routier.

Il faut encore y procéder à d'importantes expropriations pour lesquelles les mesurages doivent encore se faire et les plans d'expropriation être dressés.

En ce qui concerne la traversée de Mortsel, seuls 30 m sont encore disponibles entre les immeubles. De nombreuses maisons de commerce empiètent encore sur l'alignement.

Les plans d'expropriation pour le tronçon sis entre l'ancien et le nouvel hôtel de ville sont prêts et les expropriations débiteront en 1964.

Vu l'état des expropriations, il n'était pas possible d'inscrire un travail quelconque au programme de 1964.

Question :

Autoroute Anvers-Zelzate.

Alors que la première partie du tracé a été effectuée voici quelques années et qu'aucun des travaux de cette autoroute n'a été entamé, les années suivantes, les chantiers s'étaient ouverts cette année. Pour 1964 toutefois aucun crédit n'a été prévu. Ceci signifie-t-il que les travaux seront à nouveau interrompus ?

Réponse :

Les travaux à la route nationale n° 617 sont effectués progressivement.

Après la construction du tronçon expérimental entre Anvers et Kallo, qui a nécessité une dépense de 22 millions de francs, les travaux ont été poursuivis au début de 1962 en entamant la construction du deuxième tronçon Kallo-Vrasene. Ce tronçon est long de 5,5 kilomètres et constitue le raccordement à la route provinciale St.-Niklaas - Kieldrecht. Jusqu'à présent, 43.500.000 francs y ont été engagés. Le revêtement de béton est terminé sur toute la longueur du tronçon sauf sur une petite partie à la hauteur d'un siphon nouvellement construit. Des terrassements et des travaux d'aménagement doivent encore être accomplis. Ces travaux seront terminés au début de 1964.

Un troisième tronçon Vrasene-Kemzeke, allant jusqu'à la route provinciale St.-Niklaas - Hulst, a été entamé en mars 1963 et est encore en pleine construction. Jusqu'à présent, les engagements nécessités par ces travaux se sont élevés à 97.000.000 francs.

Antwoord :

De voorlopige brug te Wilryk zal natuurlijk eens door een modern kunstwerk vervangen moeten worden, maar de beslissing daarvoor zal slechts genomen kunnen worden als de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van haar kant een beslissing heeft getroffen omtrent het al dan niet afschaffen van het spoor en eventueel omtrent de verhoging ervan. Het kunstwerk dat op de weg 1bis moet worden gebouwd hangt volkomen af van die beslissing, die niet onder het Departement van Openbare werken ressorteert.

Vraag :

Rijksweg Antwerpen-Lier.

De aanpassing was voorzien voor 1962-1964. Er is geen krediet voorzien voor 1964.

Antwoord :

Voor deze rijksweg, die van de provincie is overgenomen, werd een nieuw rooilijnplan opgemaakt voor een 35 meter brede weg tussen de toekomstige Ring van Lier en de doortocht te Mortsel. Op dit wegvak moet de spooroverweg te Boechout vervangen worden door een wegbrug.

Belangrijke onteigeningen zijn hier nog uit te voeren, waarvoor de opmetingen nog gedaan en de onteigeningsplannen nog opgemaakt moeten worden.

Wat de doortocht te Mortsel betreft, kan er slechts over 30 meter tussen de gebouwen worden beschikt. Tal van handelshuizen staan nog buiten de rooilijn.

De onteigeningsplannen voor het gedeelte tussen oud en nieuw gemeentehuis zijn opgemaakt en in 1964 zal een aanvang kunnen worden gemaakt met de onteigeningen.

Gezien de stand der onteigeningen was het niet mogelijk enig werk in het programma voor 1964 op te nemen.

Vraag :

Autoweg Antwerpen-Zelzate.

Terwijl het eerste deel van het tracé reeds jaren geleden werd uitgevoerd en tijdens de daarop volgende jaren niets aan deze autoweg is verricht, was men dit jaar opnieuw met de werken begonnen. Voor 1964 echter is er andermaal geen krediet voorzien. Betekent dit dat de werken weer zullen worden onderbroken ?

Antwoord :

Aan de rijksweg n° 617 wordt geleidelijk doorgewerkt.

Na de uitvoering van het 6,5 kilometer lange proefvak Antwerpen-Kallo, wat een uitgave van 22 miljoen frank vergde, werden de werken begin 1962 voortgezet met het aanleggen van het tweede vak Kallo-Vrasene. Dat vak is 5,5 kilometer lang en geeft aansluiting met de provinciale weg St.-Niklaas-Kieldrecht. Tot hiertoe werd hiervoor 45.500.000 frank vastgelegd. Het wegdek in beton is over de ganse lengte klaar, behalve een klein wegvak ter hoogte van een nieuw aangelegde duiker. Er zijn ook nog grondwerken en aanpassingswerken uit te voeren. Die werken zullen begin 1964 voltooid zijn.

Een derde vak Vrasene-Kemzeke dat reikt tot aan de provinciale weg St.-Niklaas-Hulst waaraan in maart 1963 werd begonnen is nog in volle uitvoering. Die werken hebben tot hiertoe een uitgave van 97.000.000 frank gevergd.

Ce tronçon une fois terminé, ce qui est prévu pour la fin de 1964, il existera une bonne liaison entre Anvers et Hulst (Flandre zélandaise).

Entretemps, les expropriations se poursuivent entre Kemzeke et Eeklo, et tout d'abord entre Kemzeke et Zelzate, afin de rendre possible dans les toutes prochaines années la construction des nouveaux tronçons des deux côtés du tunnel de Zelzate, dont les travaux sont en cours, et ce en tenant compte des crédits disponibles.

Question :

Alost devrait être relié au Borinage par une route passant par Saint-Nicolas et Termonde. Cette route serait une liaison entre le nord et le sud du pays et mettrait le Borinage en liaison avec la région de Termonde.

Réponse :

Le Ministre est conscient de l'importance d'une bonne liaison routière entre Saint-Nicolas, Termonde, Alost, Ninove, Soignies et Mons et ce tracé a été repris dans le réseau routier primaire.

Les travaux de modernisation seront réalisés dès que les crédits budgétaires le permettront.

Question :

La Belgique suit-elle, en ce qui concerne l'amélioration de son réseau routier, l'expansion des activités économiques ?

Les crédits prévus pour l'aménagement des routes sont insuffisants.

Est-il possible d'obtenir un tableau donnant le pourcentage des crédits affectés aux routes dans les pays européens par rapport au budget général.

Réponse :

Le réseau routier belge est modernisé sur la base des informations données par l'évolution de la circulation routière. Comme celle-ci est étroitement dépendante de l'évolution de l'activité économique générale, on peut dire que les plans sont établis en fonction de l'économie générale.

D'autre part, en ce qui concerne l'utilisation des crédits, il a fallu doser les exécutions de travaux en tenant compte des possibilités techniques des entreprises.

Enfin, ne disposant pas des chiffres donnant le pourcentage des crédits affectés aux routes dans les pays européens par rapport au budget général, le Ministre donne ci-après, à titre d'information, un tableau donnant le pourcentage du revenu national net consacré aux dépenses pour la construction routière en 1961.

Dépenses pour la construction routière (sans entretien) pour l'année 1961 :

Belgique	1,1
Allemagne	1,8
France	0,4
Grande-Bretagne	0,8
Italie	1,3
Pays-Bas	1,4
Autriche	3,5
Suisse	1,3
U. S. A.	1,4

Als dit wegvak eenmaal voltooid zal zijn, wat tegen einde 1964 mag verwacht worden, zal er een degelijke verbinding tussen Antwerpen en Hulst (Zeeuws Vlaanderen) tot stand zijn gekomen.

Ondertussen wordt er tussen Kemzeke en Eeklo verder onteigend en in de eerste plaats tussen Kemzeke en Zelzate, om in de eerstkomende jaren de nieuwe wegvakken aan weerszijden van de in aanbouw zijnde tunnel te Zelzate te kunnen laten uitvoeren, volgens de beschikbare kredieten.

Vraag :

Aalst zou met de Borinage moeten worden verbonden door een weg over St.-Niklaas en Dendermonde. Die weg zou een verbinding tussen het noorden en het zuiden van België vormen en de Borinage met de streek van Dendermonde verbinden.

Antwoord :

De Minister is zich bewust van het belang van een goede wegverbinding tussen St.-Niklaas, Dendermonde, Aalst, Ninove, Zinnik en Bergen; die ontworpen weg zal worden opgenomen in het net der hoofdwegen.

De moderniseringswerken zullen worden uitgevoerd, zodra de begrotingskredieten het mogelijk zullen maken.

Vraag :

Houdt België op het gebied van de verbetering van zijn wegnnet rekening met de expansie van zijn economische activiteit ?

De voor de verbetering van de wegen uitgetrokken kredieten zijn ontoereikend.

Kan geen tabel gepubliceerd worden met de percentages van de kredieten die in de Europese landen worden besteed aan het wegnnet in verhouding tot hun algemene begrotingen ?

Antwoord :

Het Belgische wegnnet wordt gemoderniseerd op basis van de inlichtingen die worden verstrekt over de ontwikkeling van het wegverkeer. Daar die innig samenhangt met de ontwikkeling van de economische activiteit in het algemeen, mag men zeggen dat de plannen worden ontworpen in overeenstemming met het bedrijfsleven.

Voor de besteding van de kredieten moesten de werken gedoseerd worden volgens de technische mogelijkheden van de ondernemingen.

Daar de Minister niet beschikt over de cijfers van de procentuele verhouding der in de Europese landen aan de wegen bestede kredieten t.o.v. de resp. algemene begrotingen, geeft hij hieronder als inlichting een tabel waarin voorkomt het percentage van het netto nationaal inkomen, dat wordt besteed aan uitgaven voor wegenbouw in 1961.

Uitgaven voor wegenaanleg (exclusief het onderhoud) gedurende 1961 :

België	1,1
Duitsland	1,8
Frankrijk	0,4
Groot-Brittannië	0,8
Italië	1,3
Nederland	1,4
Oostenrijk	3,5
Zwitserland	1,3
U. S. A.	1,4

Question :

Est-il exact qu'une modification de la structure du Fonds des Routes est à l'étude : ressources, durée, etc. ?

Le Ministre examine-t-il la possibilité de rechercher d'autres moyens de financement dont le Fonds des Routes a un besoin absolu ?

Réponse :

L'Administration des Routes a, en effet, sur le métier une modification de la loi instituant le Fonds des Routes 1955-1969. En effet, cette loi limite à 30 milliards les possibilités du Fonds des Routes, alors que ce montant sera atteint bien avant l'année 1969.

Le Ministre n'est pas encore à même de donner des informations détaillées sur ce projet dont l'étude vient seulement d'être entamée.

Question :

A l'occasion des travaux à la route de l'Etat Mons-Maubeuge, ne pourrait-on envisager la construction d'un passage souterrain à l'intersection de cette route avec la route provinciale de Pâturages à Givry, aux confins des territoires d'Asquillies et Harvengt, au lieu-dit « Quatre-Bras » ?

Chaque année, plusieurs accidents mortels sont à déplorer à cet endroit, la route de l'Etat se trouvant au sommet d'une crête, la traversée en venant de la direction soit de Givry, soit de Pâturages, doit s'effectuer en un temps extrêmement limité car la visibilité ne porte pas au-delà de 100 mètres en direction de Maubeuge.

Le trafic sur les deux routes précitées s'amplifie chaque année, notamment pendant la période touristique et, à défaut d'un travail qui s'impose d'urgence, d'autres accidents plus nombreux et peut-être plus meurtriers sont à craindre.

Réponse :

L'Administration des Routes se base, pour son programme d'aménagement des carrefours, sur une liste des points dangereux établie en collaboration avec la gendarmerie nationale.

Le carrefour des « Quatre-Bras » à Asquillies ne se trouve pas mentionné dans la catégorie des carrefours les plus dangereux.

L'Administration ne compte donc pas y faire un aménagement prioritaire. Le Ministre signale toutefois que ce programme d'aménagement des carrefours est régulièrement revu, compte tenu de l'évolution de la circulation et de la fréquence des accidents.

Question :

Sécurité routière.

Le Ministre ne pourrait-il faire étudier par ses services la mise en place, aux endroits dangereux de certaines routes, de signaux spéciaux (p. ex. des feux rouges clignotants) indiquant la possibilité de verglas.

Réponse :

La signalisation des endroits où le verglas se produit fréquemment fait l'objet d'études techniques actuellement en cours à l'étranger.

Vraag :

Is het waar dat thans een wijziging van de structuur van het Wegenfonds wordt bestudeerd : inkomsten, duur, enz. ?

Overweegt de Minister de mogelijkheid om andere financieringsmiddelen te zoeken, waaraan het Wegenfonds beslist behoefte heeft ?

Antwoord :

Het Bestuur der Wegen heeft inderdaad een wijziging van de wet tot oprichting van het Wegenfonds 1955-1969 in studie genomen. Deze wet beperkt de mogelijkheden van het Wegenfonds immers tot 30 miljard, en dit bedrag nu zal lang vóór 1969 bereikt zijn.

De Minister kan nog geen bijzonderheden over dit ontwerp verstrekken, waarvan de studie maar pas aangevat is.

Vraag :

Zou men naar aanleiding van de werkzaamheden aan de rijksweg Bergen-Maubeuge niet kunnen overwegen een ondergrondse doorgang aan te leggen op de plaats waar die weg de provinciale weg van Pâturages te Givry kruist, in de nabijheid van het grondgebied van Asquillies en Harvengt, het zogenaamde Quatre-Bras ?

Ieder jaar hebben daar enkele dodelijke ongevallen plaats, daar de rijksweg zich op de kruin van een berg bevindt. Het oversteekmaneuver van die weg moet men wanneer men uit de richting Givry zowel als van Pâturages komt, binnen een zeer korte tijdspanne uitvoeren, aangezien het zicht in de richting van Maubeuge niet verder dan 100 meter reikt.

Ieder jaar wordt het verkeer op die weg wat drukker, met name gedurende de vakantieperiode, en zo niet dadelijk maatregelen worden getroffen, zullen aldaar nog meer en nog zwaardere ongevallen plaats hebben.

Antwoord :

Het Bestuur der Wegen steunt voor zijn program tot verbetering van de kruispunten op een lijst van gevaarlijke punten die is opgesteld in overleg met de rijkswacht.

Het kruispunt « Quatre-Bras » te Asquillies staat niet vermeld in de categorie van de gevaarlijkste kruispunten.

Derhalve is het Bestuur niet voornemens voorrang aan dat kruispunt te geven. De Minister wijst er echter op dat dit program van verbetering der kruispunten regelmatig herzien wordt in het licht van de ontwikkeling van het verkeer en van de frequentie der ongevallen.

Vraag :

Veiligheid op de weg.

Zou de Minister door zijn diensten geen studie kunnen laten maken van speciale verkeerstekens die op de gevaarlijke plaatsen op sommige wegen zouden worden aangebracht (b.v. rode knipperlichten), waardoor het gevaar voor ijzel zou worden gesignaleerd.

Antwoord :

De verkeerstekens op de plaatsen waar dikwijls ijzel ligt, is thans het voorwerp van technische studies die in het buitenland aan de gang zijn.

Un prototype va être essayé en France. L'Administration des Routes se tiendra au courant en vue d'une application éventuelle en Belgique. Pour la signalisation ordinaire, les types de signaux sont convenus internationalement et ne peuvent être modifiés unilatéralement.

Question :

Reprise des routes communales et provinciales.

Dans quelles conditions ces routes sont-elles reprises par l'Etat ? Dans quel état doivent-elles se trouver ? Où en est la reprise de la route n° 108 ? Cette route est régulièrement endommagée par les entrepreneurs qui viennent chercher du sable dans les carrières situées le long de cette route. Est-il possible de réclamer des indemnités pour les dommages causés à la route ?

Réponse :

Le classement des routes de l'Etat, des routes communales et provinciales, ne fait pas l'objet de mesures systématiques; d'ailleurs le réseau géré par l'Etat est, toute proportion gardée, beaucoup plus important en Belgique que dans les états voisins.

D'autre part, il ne paraît pas indiqué de provoquer actuellement une centralisation dans la gestion des routes. Les conditions de reprise éventuelles doivent être examinées dans chaque cas, compte tenu des conditions particulières.

Enfin, en ce qui concerne la reprise de la route n° 108, c'est-à-dire du chemin de grande communication de Hastière à Onhaye et Falaën, elle n'est pas envisagée actuellement.

La possibilité de faire intervenir certains usagers dans l'entretien de la voirie est prévue dans la loi du 9 août 1948.

Question :

Où en est l'étude de la suppression du passage à niveau à Bouvignes ?

Réponse :

La suppression du passage à niveau de Bouvignes a été envisagée il y a une douzaine d'années, pour donner à la route Namur-Dinant une capacité suffisante.

Il s'est avéré toutefois que l'aménagement du tronçon Yvoir-Dinant par la rive gauche de la Meuse était extrêmement coûteux; c'est pourquoi il a été jugé préférable de constituer l'itinéraire Namur-Dinant par la rive gauche entre Namur et Yvoir et par la rive droite entre Yvoir et Dinant.

A cet effet, l'ouvrage d'art qui franchira la Meuse à Yvoir aura les dimensions appropriées.

Question :

On peut constater un certain retard dans la mise des lignes blanches sur les routes, ces lignes étant strictement nécessaires en période de brouillard.

Quelle est la politique suivie par le Département en cette matière ?

Réponse :

Le marquage des routes doit se faire au moyen de peintures de qualité très particulière. L'Administration des Routes est en contact avec les fabricants pour déterminer les conditions de qualité minimum nécessaires.

In Frankrijk staat men op het punt een dergelijk prototype te beproeven. Het Bestuur der Wegen zal die kwestie met aandacht blijven volgen, om die dan eventueel in België in te voeren. Voor de gewone verkeerstekens werden de types op internationaal vlak overeengekomen, en deze kunnen niet eenzijdig opgezegd worden.

Vraag :

Overnemen van gemeentelijke en provinciale wegen.

Onder welke voorwaarden worden die wegen door de Staat overgenomen ? In welke staat moeten zij zich bevinden ? Hoever staat het met de overname van weg 108 ? Die weg wordt geregeld beschadigd door ondernemers die zand komen halen uit de zandgroeven langs die weg. Kan geen schadevergoeding van hen worden geëist voor de aan die weg berokkende schade ?

Antwoord :

De klassering van de rijkswegen, van de gemeentelijke of provinciale wegen is niet het voorwerp van stelselmatige maatregelen. Het door het Rijk beheerde wegennet is overigens, alle verhoudingen in acht genomen, veel omvangrijker in België dan in de ons omringende landen.

Anderzijds schijnt het thans niet geraden te zijn het beheer van de wegen te centraliseren. De voorwaarden voor een eventuele overname moeten voor elk geval afzonderlijk worden onderzocht, in het licht van de bijzondere omstandigheden.

Ten slotte zij opgemerkt dat de overname van weg 108 — d.i. de weg van groot verkeer van Hastière naar Onhaye en Falaën — momenteel niet overwogen wordt.

De mogelijkheid om sommige weggebruikers te laten bijdragen in de kosten voor onderhoud van de wegen is geregeld bij de wet van 9 augustus 1948.

Vraag :

Hoever staat het met de afschaffing van de overweg te Bouvignes ?

Antwoord :

De afschaffing van de overweg te Bouvignes werd vóór een twaalfal jaren overwogen om een normaal verkeer op de weg Namen-Dinant mogelijk te maken.

De aanpassing van het vak Yvoir-Dinant langs de linker-Maasoever is echter zeer duur gebleken; daarom heeft men het verkieslijk geacht het verkeer tussen Namen en Dinant langs de linkeroever te laten rijden tussen Namen en Yvoir en langs de rechteroever tussen Yvoir en Dinant.

Daartoe zal het kunstwerk over de Maas te Yvoir de gepaste afmetingen hebben.

Vraag :

Er werd vastgesteld dat het aanbrengen van witte strepen op de wegen met een zekere vertraging geschiedt, ofschoon die strepen volstrekt noodzakelijk zijn tijdens de mistperiode.

Hoe treedt het Departement op dit gebied op ?

Antwoord :

Het merken van de wegen dient te gebeuren bij middel van verf van zeer goede hoedanigheid. Het Bestuur der Wegen staat in verbinding met de fabrikanten om de minimumvoorwaarden inzake kwaliteit te bepalen.

Toutefois, dans les conditions actuelles de l'organisation des adjudications publiques dans notre pays, il n'est pas facile d'obtenir à l'avance des assurances suffisantes sur le bon comportement des produits que l'adjudicataire compte mettre en œuvre.

Cette qualité des produits ne peut être vérifiée qu'après coup; il en résulte des retards parfois très importants dans les fournitures, dans tous les cas où la réception ne peut être donnée immédiatement. Pour tenter de réduire les désagréments résultant de cet état de chose, l'Administration rassemble toutes les demandes concernant le pays et procède à des adjudications globales. Toutefois, dans le cas où une intervention urgente s'impose, les services des ponts et chaussées en province procèdent à des achats de quantité réduite strictement nécessaires pour parer aux besoins urgents.

Question :

Où en est la question de la reprise de certaines routes par l'Etat en vue d'une meilleure coordination et d'un meilleur entretien ?

Réponse :

Le réseau de l'Etat est proportionnellement beaucoup plus important actuellement en Belgique que dans les autres pays.

On a toutefois envisagé de réaliser un classement rationnel des voiries remettant à l'Etat la gestion de toutes les routes ayant le caractère d'intérêt national ou régional. Cette opération correspondait à doubler le réseau de l'Etat. L'étude n'a toutefois pas été poursuivie en raison, d'une part, de la pénurie de personnel technique, et, d'autre part, de l'évolution générale tendant au contraire à décentraliser plutôt qu'à centraliser les activités régionales.

Question :

Routes ordinaires.

Les crédits sont largement insuffisants. Il faut les augmenter en vue de diminuer principalement les accidents mortels.

Réponse :

Les crédits pour les routes ordinaires ont été largement augmentés au cours de l'année 1963 au point qu'il a fallu mesurer l'attribution des crédits aux possibilités techniques de réalisation par les entrepreneurs. Si l'on prend en considération les crédits accordés pour les routes ordinaires sur le budget ordinaire, le budget extraordinaire et le Fonds des Routes, on arrive à un total de quelques 3,5 milliards, c'est-à-dire, pratiquement plus du double des années précédentes.

Question :

Quelle est la répartition par province, des crédits octroyés pour la réparation des dégâts causés par l'hiver, avec indication de ce qui a été destiné à la réparation et au renouvellement approfondi ?

Réponse :

Tous les dégâts causés par l'hiver au réseau routier ne sont pas encore réparés. Jusqu'ici le Gouvernement a attribué 1 milliard 400 millions, dont 1 milliard 200 millions sont actuellement attribués aux différentes provinces. La répartition est reprise au tableau ci-dessous donnant, d'une part, le

Doch, gelet op de voorwaarden waaronder de openbare aanbestedingen thans plaats hebben, is het niet gemakkelijk bij voorbaat voldoende zekerheid te hebben dat de producten die door de aannemer zullen worden gebruikt, een goede uitslag zullen opleveren.

De hoedanigheid van die produkten kan slechts achteraf worden nagegaan; dit brengt met zich dat de leveringen soms een aanzienlijke vertraging ondergaan, in alle gevallen waarin de toelating niet onmiddellijk kan worden gegeven. Om de daaruit voortvloeiende ongevallen te verminderen, zamelt het Bestuur alle aanvragen in over het ganse land en gaat het over tot globale aanbestedingen. Doch, wanneer dringend moet worden opgetreden, kopen de provinciale diensten van Bruggen en Wegen kleine hoeveelheden aan, die strikt beperkt zijn tot hetgeen voor de dringende noodgevallen vereist is.

Vraag :

Hoever staat het met de overname van bepaalde wegen door de Staat met het oog op een betere coördinatie en onderhoud ?

Antwoord :

Op dit ogenblik is het net van de Rijkswegen in België proportioneel veel belangrijker dan in de andere landen.

Niettemin had men eraan gedacht de wegen rationeel in te delen, waarbij aan de Staat het beheer zou worden opgedragen over alle wegen van nationaal of gewestelijk belang. Dit kwam erop neer dat het net van de Rijkswegen zou worden verdubbeld. Die studie werd echter niet voortgezet wegens gebrek aan technisch personeel en wegens de algemene evolutie, die veeleer gaat in de richting van de decentralisatie dan van de centralisatie van de gewestelijke activiteiten.

Vraag :

Gewone wegen.

De kredieten zijn volstrekt onvoldoende. Zij moeten worden verhoogd, vooral om het aantal dodelijke ongevallen te doen afnemen.

Antwoord :

De kredieten voor de gewone wegen ondergingen een aanzienlijke verhoging in de loop van het jaar 1963, zodat men ze heeft moeten aanpassen aan de technische mogelijkheden van de aannemers. Indien men rekening houdt met de op de gewone begroting, de buitengewone begroting en het Wegenfonds voor de gewone wegen toegekende kredieten, komt men tot een totaal van nagenoeg 3,5 miljard, d.i. praktisch het dubbele van de vorige jaren.

Vraag :

Hoe werden de kredieten voor het herstellen van de door de winter aangerichte schade onder de provincies verdeeld ? Vermelden wat bestemd was voor het herstel en voor de grondige vernieuwing.

Antwoord :

Alle door de winter aan het wegennet aangerichte schade is nog niet hersteld. Tot op heden heeft de Regering 1 miljard 400 miljoen toegekend, waarvan 1 miljard 200 miljoen thans verdeeld zijn onder de provincies. De verdeling is vermeld in de onderstaande tabel, waarin zowel het aantal

nombre de sections de routes endommagées par province et le crédit attribué jusqu'ici.

Réparations des dégâts de l'hiver 1962-1963 :

Province	Nombre de sections endommagées	Crédits (en millions) attribués en 1963
Anvers	60	65
Brabant	70	135
Flandre Occidentale ...	50	68
Flandre Orientale ...	30	63
Hainaut	100	105
Liège... ..	350	290
Limbourg	80	110
Luxembourg	250	175
Namur	210	189
Total	1.200	1.200

Les travaux effectués consistent exactement dans le rétablissement du profil ancien sans modernisation.

Toutefois, il a souvent été nécessaire de renforcer la fondation de la route en raison de la dégradation du terrain d'assiette. D'autre part, les revêtements démodés ont évidemment été remplacés par des revêtements du type moderne.

Il en résulte que, parfois, la situation a été nettement améliorée.

Question :

Dégâts aux routes causés par l'hiver.

Que reste-t-il à réparer aux routes de l'Etat, aux routes provinciales et aux routes communales ?

Beaucoup de routes sont dans un très mauvais état dans le pays de Herve, p. ex.

Le Département a-t-il établi un inventaire des travaux restant à faire ?

Quel est le crédit prévu en 1964 pour la réparation de ces dégâts ?

Réponse :

Pour ce qui concerne les routes de l'Etat, des crédits pour un montant de 1.400 millions ont été octroyés en vue de la réparation des dégâts causés par le dernier hiver. Ces crédits sont, en grande partie, utilisés jusqu'ici et permettront de reprendre la remise en état du réseau dès la bonne saison de 1964.

Grosso modo la moitié des dégâts aura pu être réparée; d'autres crédits seront donc nécessaires et seront attribués au fur et à mesure des besoins.

Le département des Travaux publics n'intervient pas dans la réparation des dégâts causés par l'hiver aux routes provinciales et communales.

Question :

Boulevard circulaire de Ninove.

Où en sont les expropriations ? Quand pourra-t-on exécuter la partie, évaluée à 10 millions, intéressant directement toute une série d'entreprises sises à Ninove ?

beschadigde wegvakken per provincie als de tot op heden toegekende kredieten worden opgesomd.

Herstel van de winterschade 1962-1963 :

Provincie	Aantal beschadigde wegvakken	Kredieten (in miljoenen) toegekend in 1963
Antwerpen	60	65
Brabant	70	135
West-Vlaanderen	50	68
Oost-Vlaanderen	30	63
Henegouwen	100	105
Luik	350	290
Limburg	80	110
Luxemburg	250	175
Namen	210	189
Total	1.200	1.200

De uitgevoerde werken behelzen niets anders dan het herstel van het vroegere wegprofiel, zonder enige modernisering.

Het is echter dikwijls noodzakelijk geweest de onderbouw van de weg te verstevigen wegens de beschadiging van de wegbedding. Anderzijds werden de verouderde wegdekken vanzelfsprekend door moderne wegdekken vervangen.

Hieruit volgt dat de toestand soms merklijk werd verbeterd.

Vraag :

Door de winter veroorzaakte beschadiging van de wegen.

Welke herstellingen dienen nog te worden uitgevoerd aan de rijkswegen, aan de provincie- en gemeentewegen ?

Talrijke wegen, in het land van Herve bij voorbeeld, verkeren nog in zeer slechte staat.

Heeft het Departement een inventaris opgemaakt van de nog uit te voeren herstellingswerken ?

Hoeveel bedraagt het in 1964 ingeschreven krediet voor het herstel van die schade ?

Antwoord :

Wat de rijkswegen betreft, werden kredieten ten belope van een bedrag van 1.400 miljoen toegekend met het oog op de herstelling van de door de laatste winter veroorzaakte schade. Deze kredieten zijn thans grotendeels aangewend en zullen het mogelijk maken het herstel van het wegennet te hervatten zodra het gunstig seizoen 1964 intreedt.

Grosso modo kon de helft van de schade worden hersteld; andere kredieten zijn dus nodig en zij zullen geleidelijk, naar gelang van de behoeften, worden toegekend.

Het departement van Openbare Werken verleent geen tussenkomst voor de herstelling van de door de winter aan provinciale en gemeentewegen aangerichte schade.

Vraag :

Ringlaan te Ninove.

Hoe is het gesteld met de onteigeningen ? Wanneer zal het deel, geraamd op 10 miljoen, dat van direct belang is voor een reeks bedrijven te Ninove, uitgevoerd kunnen worden ?

Réponse :

Les documents relatifs à l'adjudication de la partie intéressante directement l'industrie y établie, sont prêts. Quant aux expropriations relatives à cette partie, la prise en possession est actuellement chose faite pour 16 cas sur 17, si bien que les travaux pourront être adjugés au début de 1964.

Les voies de desserte seront prises en charge à l'article 566. Le Fonds des Routes assumera les charges relatives à la route d'Etat.

Aucun plan d'expropriation n'a encore été établi pour le reste du boulevard de ceinture de Ninove, mais il existe toutefois déjà un relevé cadastral.

Question :

Boulevard de ceinture d'Alost.

Le budget prévoit 13 millions pour la section de l'« Albrechtlaan ». Cette section, tout comme celle de la ceinture qui existent déjà, n'a qu'une utilité insignifiante du point de vue économique, aussi longtemps que n'aura pas été réalisé l'ensemble du projet. La section septentrionale, comportant un pont sur la Dendre et un passage sous les voies, constitue le point primordial ouvrant une issue à la zone industrielle nouvelle où sont déjà établies d'importantes industries. Quand le projet sera-t-il exécuté dans son intégralité ?

Réponse :

Les travaux en vue de la modernisation de l'« Albrechtlaan » à Alost ont été adjugés le 16 janvier 1964, si bien que l'exécution des travaux pourra commencer très rapidement.

Cette amélioration contribuera déjà, dans une mesure importante, à décongestionner le trafic routier, et, de ce fait, il n'est pas permis d'affirmer que ce travail ne présente aucune utilité du point de vue économique aussi longtemps que la ceinture n'est pas entièrement terminée. La modernisation des voies d'accès aux zones industrielles a été mise à l'étude conformément à des dispositions au sujet desquelles un accord unanime est intervenu. La modernisation englobe, notamment un pont qui surplombe la Dendre et dont il reste encore à établir le projet. Il n'était dès lors pas encore possible d'inclure ces travaux dans le programme pour 1964.

La construction du pont et de ses voies d'accès pourra, selon les possibilités budgétaires, être reprise à l'un des prochains programmes.

Question :

Les crédits sont insuffisants et nombreuses sont les plaintes émises au sujet des travaux figurant au programme et qu'il faudra ajourner. Il conviendrait de mener une autre politique en matière routière.

Quelle est la somme annuellement affectée au paiement des travaux en cours ?

Quelles sont, en matière de paiement, les prévisions pour 1964 ?

Il est inadmissible qu'un tiers du crédit prévu pour la construction de routes ordinaires aille à une seule route (N° 4).

Quelles mesures le Ministre envisage-t-il afin de permettre la création d'entreprises nouvelles à même d'effectuer des travaux de voirie ? Le nombre d'entrepreneurs importants est par trop restreint, et, de ce fait, les prix sont gonflés. Il est absolument nécessaire d'établir un program-

Antwoord :

Voor de aanbesteding van het deel dat van onmiddellijk belang is voor de aldaar gevestigde nijverheid, liggen de bescheiden klaar. Van de onteigeningen voor dit deel zijn 16 inbezittingen op de 17 verwezenlijkt, zodat de werken begin 1964 zullen kunnen worden aanbesteed.

De bedieningswegen zullen ten laste van artikel 566 worden genomen. De rijksweg wordt ten laste van het Wegenfonds genomen.

Er zijn nog geen onteigeningsplannen opgemaakt voor het overige weggedeelte van de Ringlaan te Ninove, doch er bestaat reeds een opmetingsplan.

Vraag :

Ringlaan te Aalst.

De begroting voorziet 13 miljoen voor het vak Albrechtlaan. Dit gedeelte heeft, evenals de reeds bestaande gedeelten van de ring, weinig economisch nut zolang niet gans het project is verwezenlijkt. Het noordervak met brug over de Dender en doorgang onder de sporen is het belangrijkste stuk als uitweg voor de nieuwe industriezone waar reeds belangrijke nijverheden zijn gevestigd. Wanneer zal gans het project uitgevoerd worden ?

Antwoord :

De werken voor het moderniseren van de Albrechtlaan te Aalst worden op 16 januari 1964 aanbesteed, zodat reeds spoedig een aanvang zal kunnen worden gemaakt met de uitvoering der werken.

Deze verbetering zal reeds bijdragen tot een belangrijke ontlasting van het wegverkeer, zodat er niet kan gezegd worden dat dit werk geen economisch nut zal opleveren zolang de ganse ring niet voltooid is. De modernisering van de toegangen tot de nijverheidsgebieden is in studie genomen overeenkomstig de maatregelen waaromtrent een unaniem akkoord is bereikt. De modernisering omvat o.m. een brug over de Dender, waarvoor het ontwerp nog dient opgesteld te worden. Het was derhalve nog niet mogelijk deze werken op te nemen in het programma voor 1964.

Het bouwen der brug met de toegangen kan in een der eerstvolgende programma's worden opgenomen naargelang van de kredietmogelijkheden.

Vraag :

De kredieten zijn ontoereikend en veel klachten worden geuit in verband met de geprogrammeerde werken die uitgesteld dienen te worden. Een andere wegenpolitiek zou moeten worden gevoerd.

Wat wordt jaarlijks uitbetaald voor de aan de gang zijnde werken ?

Wat zijn de betalingsvooruitzichten voor 1964 ?

Het is onaanvaardbaar dat een derde van het krediet voorzien voor de aanleg van de gewone wegen naar één enkel weg gaat (N. 4).

Wat overweegt de Minister te doen om het mogelijk te maken dat nieuwe ondernemingen worden opgericht die wegenwerken kunnen uitvoeren ? Het aantal grote ondernemers is te klein en hierdoor worden de prijzen dan ook opgedreven. Het is absoluut noodzake-

me portant au moins sur 10 années, afin de favoriser la création d'entreprises importantes.

Réponse :

En ce qui concerne les paiements annuels pour les travaux en cours pour les années 1955 à 1962, les renseignements sont donnés à la page 80 du projet de budget.

Pour 1963, le montant est de 4 milliards.

Quant aux prévisions de paiements en 1964, elles sont de 4,300 milliards pour les paiements de travaux en cours et de 1,100 milliard pour le programme de 1964, soit donc en tout 5,400 milliards.

Pour la route n° 4, le montant des crédits peut paraître en effet, anormalement élevé en 1964.

Le Ministre fait tout d'abord remarquer que ce montant concerne deux provinces — Luxembourg et Namur — dont l'entière des crédits sera pratiquement affectée à la continuation de l'aménagement de la route n° 4.

Il ajoute qu'il a fallu reporter jusqu'en 1964 l'adjudication d'un tronçon très coûteux, du fait qu'on ne disposait jusqu'ici des crédits nécessaires à sa réalisation. Il s'agit d'une section en terrain très mouvementé qui imposera des terrassements difficiles.

Les programmes établis pour une longue période, soit de 10 ans par exemple, se sont toujours révélés inapplicables après quelques années.

L'évolution des transports routiers est dans ce pays, comme dans tous les autres pays, tellement rapide que des problèmes nouveaux se posent régulièrement. C'est pourquoi, il vaut mieux dresser des plans pour quelques années seulement (4 ou 5) et les revoir systématiquement afin qu'ils restent toujours actuels.

Sans doute serait-il intéressant de disposer d'un programme bien déterminé pour permettre aux entreprises de s'équiper à l'avance, en prévision du volume de travaux prévus.

Le Ministre ne peut d'ailleurs marquer son accord sur la déclaration suivant laquelle le coût des travaux routiers augmente en raison du petit nombre de grosses entreprises. En réalité, la main-d'œuvre disponible pour l'exécution des travaux publics ne dépend pas du nombre d'entreprises. Or, c'est finalement le nombre restreint d'ouvriers pouvant être affectés à des travaux publics que limite nos possibilités techniques de réalisation.

C'est le cas actuellement et il n'y a à cela rien d'étonnant quand on constate, que pour l'année 1963, le montant global des crédits affectés aux travaux routiers sur les budgets ordinaires, extraordinaires et Fonds des Routes approche des 8 milliards. Ces crédits auront donc, pratiquement, décuplé en 10 ans. On peut évidemment estimer que c'est encore insuffisant.

Question :

Quelle est la politique du département des Travaux publics en matière de construction de pistes cyclables ?

Réponse :

Conformément au point de vue adopté depuis la publication des normes routières en 1959, un nombre minimum de 500 cyclistes par jour est requis pour que soient prévues, en dehors des agglomérations, des pistes cyclables distinc-

liques un programme van minstens 10 jaar op te maken, ten einde de stichting van grote ondernemingen in de hand te werken.

Antwoord :

Inzake de jaarlijkse betalingen voor de aan gang zijnde werken, worden inlichtingen voor de jaren 1955 tot 1962 op bladzijde 80 van het begrotingsontwerp gegeven.

Voor 1963 belooft het bedrag 4 miljard.

De betalingsvooruitzichten voor 1964 bedragen 4.300 miljard voor de betaling van de aan gang zijnde werken en 1.100 miljard voor het programma voor 1964, in totaal dus 5,500 miljard.

Voor de hoofdweg n° 4 kan het bedrag van de kredieten voor 1964 inderdaad abnormaal hoog schijnen.

De Minister merkt eerst en vooral op dat dit bedrag betrekking heeft op twee provincies, Luxemburg en Namen. Het totaal van de kredieten zal praktisch aangewend worden voor de verdere verbetering van de hoofdweg n° 4.

Hij voegt eraan toe dat men de aanbesteding van een zeer duur wegvak tot in 1964 heeft moeten uitstellen, aangezien men op heden nog niet beschikt over de kredieten die nodig zijn voor het aanleggen ervan. Het gaat om een vak op een zeer golvend terrein, dat zeer moeilijke grondwerken nodig zal maken.

De programs die opgesteld zijn voor een lange periode, voor 10 jaar bij voorbeeld, bleken altijd na enkele jaren niet toegepast te kunnen worden.

Het wegvervoer evolueert in ons land, zoals in alle andere landen zonder uitzondering, in zulk een snel tempo dat regelmatig nieuwe problemen rijzen. Het is daarom beter slechts voor enkele jaren plannen op te stellen (voor vier of vijf jaar) en die systematisch te herzien, opdat ze steeds actueel zouden blijven.

Het ware ongetwijfeld interessant over een welbepaald program te beschikken om de ondernemingen in staat te stellen zich tijdig te outillieren met het oog op de omvang van de voorziene werken.

De Minister kan het ten andere niet eens zijn met de verklaring volgens welke de kosten van de grote werken aan de wegen stijgen wegens het klein aantal grote ondernemingen. Feitelijk hangt het aantal arbeidskrachten dat beschikbaar is voor de uitvoering van de openbare werken niet af van het aantal ondernemingen. Welnu, onze technische realisatiemogelijkheden worden uiteindelijk begrensd door het aantal arbeiders dat kan ingezet worden voor openbare werken.

Dit is thans het geval, dat niet is te verwonderen zo men vaststelt dat voor het jaar 1963 het totale bedrag van de kredieten die op de gewone en buitengewone begroting en op het Wegenfonds zijn uitgetrokken voor wegenwerken 8 miljard benadert. Die kredieten zullen dus op 10 jaar praktisch vertiendubbeld zijn. Men kan dit vanzelfsprekend nog niet genoeg achten.

Vraag :

Welke politiek volgt het departement van Openbare Werken inzake aanleg van fietspaden ?

Antwoord :

Het standpunt dat sedert de publicatie van de wegen-normen in 1959 wordt ingenomen, is dat er een fietsverkeer van minstens 500 fietsers per dag moet zijn om buiten de agglomeraties vrijliggende fietspaden te voorzien langs de

tes le long des routes nationales. Il s'agit alors de pistes cyclables aménagées complètement à l'écart de la circulation automobile, par exemple derrière des rangées d'arbres, des haies ou sur des bandes de circulation appropriées sans obstacles et qui ne peuvent servir au stationnement.

Le Ministre signale toutefois que toutes les routes nationales nouvelles et toutes les routes nationales modernisées conformément aux normes et se trouvant en pleine campagne sont pourvues de bandes latérales cyclables d'une largeur d'un mètre, qui donnent entière satisfaction aux cyclistes et aux conducteurs de cyclomoteurs. Elles sont construites dans une autre couleur que la route et offrent, la nuit également, la sécurité nécessaire.

Le profil transversal sur lequel a été aménagée la bande de stationnement pour automobiles entre la chaussée et la piste cyclable et auquel le membre de la commission fait vraisemblablement allusion a été abandonné en principe en raison du danger qu'il présente pour les cyclistes. Les portières s'ouvrent le plus souvent du côté de la piste cyclable. Le code de la route défend d'ailleurs l'ouverture des portières du côté de la chaussée en vue d'éviter de nombreux accidents.

Question :

Le Ministre voudrait-il donner le détail des 1.840 millions de crédits d'engagement prévus par le Fonds des Routes pour le programme de l'autoroute Liège-Tournai-frontière en 1964 ?

Réponse :

Echangeur de Loncin (complément)	50 millions
Accès de Seraing (achèvement)	300 millions
Hollogne-Horion-Hozémont	430 millions
Ville-sur-Haine - Maisières	360 millions
Houdeng-Goegnies-Manage (revêtements)	100 millions
Manage-Gouy	420 millions
Viaduc de Viesville	180 millions
	1.840 millions

Question :

Route de l'Etat 1bis.

Quand sera-t-il procédé à la modernisation du tronçon de la route entre Anvers et Boom (15 km.) ?

Quand des ponts seront-ils construits au-dessus de ce tronçon ?

Réponse :

La modernisation de la route 1bis, entre Anvers et Boom, n'est pas encore prévue au programme de 1964.

L'étude relative à la construction de divers ponts au-dessus de ce tronçon de route a été entamée, mais avant de pouvoir procéder aux adjudications, il y a lieu d'acquiescer les terrains sur lesquels devront être établies les rampes d'accès à ces ouvrages.

Tout fait prévoir que les adjudications en question pourraient avoir lieu vers la fin de 1964, si la situation budgétaire le permet.

Question :

Route industrielle Gand-Zelzate.

1) Quand aura lieu la mise en adjudication des travaux du pont du Moervaart, prévu déjà au budget de 1963 ?

rijkswegen. Dat zijn dan fietspaden die geheel afgezonderd zijn van alle autoverkeer, b.v. achter bomenrijen, haagjes of geschikte vrije stroken, die geen stationeerstroken mogen zijn.

De Minister wijst er evenwel op dat alle nieuwe rijkswegen en alle rijkswegen die gemoderniseerd worden volgens de normen in het vrije veld, aan beide zijden fietskantstroken van 1 meter hebben, die alle voldoening schenken aan de fietsers en bromfietsers. Ze worden in een andere kleur aangelegd en bieden ook 's nachts de nodige veiligheid.

Het dwarsprofiel waarbij de stationeerstrook voor auto's wordt aangelegd tussen rijweg en fietspad en waarop het commissielid waarschijnlijk doelt, werd in principe verlaten wegens het gevaar dat daaraan is verbonden voor fietsers. Het openen van de autodeuren geschiedt dan meestal aan de kant van het fietspad. Het openen van de autodeuren aan de kant van de rijweg, wordt door de wegvode trouwens verboden om talrijke ongevallen te vermijden.

Vraag :

Zou de Minister de 1840 miljoen vastleggingskredieten, door het Wegenfonds uitgetrokken voor het program 1964 voor de autosnelweg Luik-Doornik-grens, willen specificeren ?

Antwoord :

Knooppunt te Loncin (aanvulling)	50 miljoen
Toegangsweg te Seraing (voltooiing)	300 miljoen
Hollogne - Horion - Hozémont	430 miljoen
Ville-sur-Haine - Maisières	360 miljoen
Houdeng-Goegnies - Manage (verharding)	100 miljoen
Manage - Gouy	420 miljoen
Viaduct te Viesville	180 miljoen
	1.840 miljoen

Vraag :

Rijksweg 1bis.

Wanneer wordt het wegvak tussen Antwerpen en Boom (15 km) gemoderniseerd ?

Wanneer komen er bruggen over dit wegvak ?

Antwoord :

De modernisering van de weg 1bis tussen Antwerpen en Boom staat nog niet op het program voor 1964.

De ontwerpen voor de overbruggingen van genoemd wegvak zijn in studie genomen, maar vóórdat aanbestedingen worden gedaan, dienen de terreinen waarop de opritten naar die kunstwerken moeten worden aangelegd, te worden aangekocht.

Alles wijst erop dat de nodige aanbestedingen tegen einde 1964 kunnen geschieden, voor zover zulks strookt met de budgettaire mogelijkheden.

Vraag :

Industriële weg Gent-Zelzate.

1) Wanneer zal de brug over de Moervaart, reeds voorzien op de begroting 1963, in aanbesteding gegeven worden ?

2) Quel est le timing de l'achèvement complet de cette route industrielle ?

3) A quand la mise en adjudication, devenue urgente, de l'accès qui doit relier Zelzate à SIDMAR ?

Réponse :

1) Les travaux de construction du pont-route au-dessus du Moervaart seront mis en adjudication le 9 janvier 1964.

L'adjudication des travaux de construction du pont ferroviaire au-dessus du Moervaart est prévue pour le 16 janvier 1964.

2) L'achèvement de cette route industrielle est prévu pour fin 1966, si les crédits nécessaires sont disponibles.

3) Les expropriations pour le tronçon Zelzate-Sidmar seront réalisées pour juillet 1964.

Le défaut des crédits nécessaires n'a pas permis de prévoir l'exécution des travaux au programme de 1964.

Question.

Une liaison directe Mons-Borinage-Gand devient indispensable.

Est-ce que le Département se rend compte de cette nécessité et, en conséquence, l'étude du tracé peut-elle être entamée.

Réponse :

Le nécessaire a été fait pour procéder à une étude relative à une meilleure liaison directe Mons-Borinage-port de Gand.

Il y a moyen de réaliser cette liaison, en utilisant en grande partie des routes de l'Etat existantes qui seraient à moderniser et dont le tracé serait à rectifier.

Question :

Quand prévoit-on l'exécution de l'accès de l'autoroute Bruxelles-Ostende sur le territoire de Merelbeke (raccordement avec la Hundelgemse steenweg) ?

Réponse :

La création d'un accès à l'autoroute Bruxelles-Ostende à hauteur du Hundelgemse steenweg sur le territoire de Merelbeke n'est pas envisagée, d'autant plus que la création d'un accès est prévue à hauteur de la Heidestraat. L'aménagement de cet accès est cependant retardé jusqu'au moment où l'allée sud du canal circulaire entre la Heidestraat et la Hundelgemse steenweg sera construite, c.à.d. en 1965.

D'autre part, il existe déjà deux accès fort rapprochés, l'un à Zwijnaarde : route Gand-Audenaerde, l'autre à Saint-Denis-Westrem : route Gand-Courtrai. Lorsque l'autoroute E3 sera réalisée, un troisième accès à Gand à partir de l'autoroute Bruxelles-Ostende existera.

On ne peut dès lors envisager l'accès complémentaire demandé par le membre de la Commission.

II. — Voies hydrauliques.

Question :

Politique portuaire.

Quelles sont les mesures envisagées par le Gouvernement pour consacrer plus de crédits au port de Gand, eu

2) Welk is de timing voor de volledige afwerking van deze industriële weg ?

3) Wanneer geschiedt de dringend geworden aanbesteding van het wegvak dat Zelzate met Sidmar moet verbinden ?

Antwoord :

1) De werken tot het bouwen van de wegbrug over de Moervaart worden op 9 januari 1964 aanbesteed.

Het aanbesteden der werken voor het bouwen van de spoorbrug over de Moervaart is voorzien tegen 16 januari 1964.

2) De volledige afwerking van deze industriële weg is voorzien tegen einde 1966 zo de nodige kredieten ter beschikking kunnen worden gesteld.

3) De onteigeningen voor het wegvak Zelzate-Sidmar zullen tegen juli 1964 gereed komen.

Wegens gebrek aan de nodige kredieten is het niet mogelijk geweest de uitvoering van de werken in het programma 1964 op te nemen.

Vraag :

Een rechtstreekse verbinding Mons-Borinage-Gent haven wordt onontbeerlijk.

Wordt dat door het departement ingezien en kan dienvolgens de studie van het tracé worden aangevat ?

Antwoord :

Het nodige wordt gedaan voor het maken van een studie voor een betere rechtstreekse verbinding Mons-Borinage-Gent haven.

Er is middel om die verbinding uit te voeren door gebruik te maken van een groot deel der bestaande rijkswegen, die gemoderniseerd en rechtgetrokken moeten worden.

Vraag :

Wanneer wordt de oprit tot de autosnelweg Brussel-Oostende op grondgebied Merelbeke (verbinding met Hundelgemse steenweg) uitgevoerd ?

Antwoord :

Het aanleggen van een oprit naar de autosnelweg Brussel-Oostende, die op het grondgebied Merelbeke aansluiting geeft op de Hundelgemse steenweg, wordt niet overwogen, te meer daar voorzien is in een oprit aan de Heidestraat. De aanleg van deze oprit zal echter moeten wachten tot het zuidervak van de ringvaart tussen de Heidestraat en de Hundelgemse steenweg zal zijn gebouwd, d.i. in 1965.

Er bestaan ten andere reeds twee opritten die heel dicht bij elkaar liggen : de ene te Zwijnaarde (weg Gent-Oudenaarde) en de andere te Sint-Denijs-Westrem (weg Gent-Kortrijk). Zodra de autosnelweg E3 is aangelegd, zal er te Gent nog een derde oprit naar de autosnelweg Brussel-Oostende zijn.

Er kan dus niet worden gedacht aan nog een oprit als door het lid verlangd.

II. — Waterwegen.

Vraag :

Havenpolitiek.

Welke maatregelen overweegt de Regering om meer kredieten te besteden aan de haven van Gent, in verband

égard au rôle économique important que celui-ci est appelé à jouer.

Réponse :

En ce qui concerne la possibilité de consacrer plus de crédits au port de Gand, il y a lieu de signaler que la modernisation des ports maritimes belges se fait suivant le programme d'expansion économique prévu. La politique en matière de transports, et par voie de conséquence, d'extension des ports maritimes et d'investissements y afférents, fait d'ailleurs partie du programme général de développement économique et social, à étudier et à proposer par le Bureau de Programmation économique. Cette étude tient compte d'un développement harmonieux des différents ports qui répondent à des besoins distincts, mais complémentaires. Les investissements envisagés, tant pour le port d'Anvers que pour celui de Gand, sont d'ailleurs en forte augmentation.

Question :

La revue « Conseil Economique Wallon » a publié un article sur l'accord Belgo-Néerlandais pour ce qui concerne la liaison Escaut-Rhin. Les dépenses à charge de la Belgique sont fixées à 80 % des travaux exécutés sur le territoire néerlandais. Une première estimation fixe ces dépenses à 3 milliards de francs et d'autres déclarations mentionnent un montant de 5 milliards de francs.

Le Ministre voudra-t-il communiquer à la Commission si les affirmations et les chiffres communiqués par la revue précitée sont fondés ? Ne faut-il pas plutôt consacrer les 5 milliards aux ports belges ?

Réponse :

Le traité du 13 mai 1963 relatif à la liaison entre l'Escaut et le Rhin sera soumis à l'approbation des Chambres législatives.

Le Gouvernement ne manquera pas, à cette occasion, de fournir tous les éclaircissements désirés.

Le Ministre tient toutefois à ajouter dès à présent qu'il serait hasardeux de vouloir citer des chiffres quant aux dépenses réelles afférentes à la réalisation des travaux. Les montants qui ont dû être établis avant la signature du traité ne constituent que de simples supputations, couvrant les travaux et l'entretien du nouveau canal et devant permettre l'établissement des quotes parts respectives des deux pays. Il est par ailleurs certain que la quote part de la Belgique n'atteindra jamais 5 milliards de francs.

En ce qui concerne l'opportunité de l'investissement envisagé, il est à noter que la liaison Escaut-Rhin doit être conçue de manière à permettre le poussage des bateaux.

L'économie belge en général et le port d'Anvers en particulier ne pourront que profiter de cette nouvelle liaison fluviale internationale adaptée à la technique de la navigation moderne.

Question :

Quelles sont les prévisions pour ce qui concerne la liaison Tournai-Valenciennes pour bateaux de 1.350 tonnes ?

Réponse :

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (C. E. M. T.), dans sa Résolution n° 3 des 21-22 octo-

met de la Belgique, a souligné l'importance de la liaison Tournai-Valenciennes et a demandé que les travaux nécessaires soient entrepris.

Antwoord :

Wat betreft de mogelijkheid om meer kredieten te besteden aan de haven van Gent, moet de aandacht erop worden gevestigd dat de modernisering van de Belgische zeehavens geschiedt volgens het voorziene programma voor economische expansie. De politiek inzake vervoer, ergo inzake de uitbreiding der zeehavens en de daaraan verbonden investeringen maakt overigens deel uit van het door het Economische Programmatiebureau in te studeren en voor te stellen programma voor economische en sociale ontwikkeling in het algemeen. Bij die studie wordt wel degelijk rekening gehouden met een harmonische ontwikkeling van de verschillende havens die beantwoorden aan onderscheiden en elkaar aanvullende behoeften. De ontworpen investeringen, zowel voor de haven van Antwerpen als voor die van Gent, geven overigens een zeer sterke stijging te zien.

Vraag :

In het tijdschrift « Conseil Economique Wallon » is een artikel verschenen over het Belgisch-Nederlands akkoord betreffende de Schelde-Rijnverbinding. Daarin is bepaald dat 80 % van de op Nederlands grondgebied uit te voeren werken door België zijn te bekostigen. Volgens een eerste raming zal daar een uitgave van 3 miljard frank mee gemoeid zijn, terwijl in andere verklaringen sprake is van 5 miljard frank.

Zou de Minister de Commissie willen mededelen of de in genoemd tijdschrift vermelde beweringen en cijfers gegrond zijn ? Dienen die 5 miljard niet veeleer aan de Belgische havens te worden besteed ?

Antwoord :

Het verdrag van 13 mei 1963 over de Schelde-Rijnverbinding zal aan de Wetgevende Kamers ter goedkeuring worden voorgelegd.

De Regering zal niet nalaten bij die gelegenheid alle gewenste ophelderingen te verstrekken.

De Minister wenst echter nu al te verklaren dat het gewaagd zou zijn cijfers op te geven in verband met de werkelijke uitgaven die met de uitvoering van de werken zullen gemoeid zijn. De bedragen die vóór de ondertekening van het verdrag moesten opgegeven worden, berustten op loutere gissingen die, met betrekking tot de werken aan en het onderhoud van het nieuwe kanaal, als basis moesten dienen voor het bepalen van het respectieve aandeel van beide landen. Overigens mag als zeker worden aangenomen dat het aandeel van België nooit 5 miljard zal bereiken.

Wat de gepastheid van de overwogen investering betreft, dient aangestipt te worden dat het plan van de Schelde-Rijnverbinding zodanig opgevat moet worden, dat de duwvaart mogelijk wordt.

De Belgische economie in 't algemeen en de haven van Antwerpen in 't bijzonder zullen slechts baat vinden bij die nieuwe internationale waterweg, die aangepast is aan de moderne scheepvaarttechniek.

Vraag :

Wat zijn de vooruitzichten wat betreft de verbinding Doornik-Valenciennes voor schepen van 1.350 ton ?

Antwoord :

De Europese Conferentie van de Ministers van Vervoer (E. C. M. V.) beveelt in haar Resolutie n° 3 van 21 en

bre 1964, recommande la réalisation de douze projets de liaison d'intérêt européen en vue de la navigation des chandls du type R. H. K. de 1.350 tonnes.

Parmi ces douze projets figure la « Liaison Dunkerque-Escaut et ses prolongements internationaux ».

Un groupe d'experts désignés par la France et la Belgique a procédé à l'étude de ce projet. Le rapport final remis récemment à l'Administration des Voies Hydrauliques sera soumis après examen à la C. E. M. T.

Le projet comporte les liaisons Dunkerque-Escaut par Lille avec un canal Lille-Tournai et par Douai-Valenciennes avec aménagement de l'Escaut entre Valenciennes et la frontière belge.

Question :

Le Gouvernement compte-t-il respecter les priorités établies par la Commission Economique Européenne pour le Barrage de la Rulles ?

Réponse :

Cette affaire n'est pas du ressort du Ministère des Travaux publics, mais bien du Ministère des Affaires Economiques. En cas de construction de ce barrage, le rôle du Ministère des Travaux publics se limiterait au contrôle technique de son exécution.

Par ailleurs, la Commission Economique Européenne s'est contentée, en cette affaire, de soumettre un vœu aux deux Gouvernements intéressés.

Question :

Le canal Albert — 262 millions.

Comment et quand ces crédits seront-ils affectés ?

A-t-on également prévu une priorité dans le cadre du plan établi par le Comité Consultatif Régional (C. C. R.) instauré par le Gouvernement ? Ce plan a été approuvé par le Gouvernement le 29 mars 1963 en ce qui concerne l'élargissement de ce canal entre Geel (Stelen) et Meerhout, à Olen.

Des travaux relatifs à la nouvelle écluse pour la navigation en poussée à Olen ont-ils été repris ? N'oublions-nous pas que l'élargissement du canal dépend de ces travaux aux écluses ?

600-1.350 tonnes. — Concerne le canal Dessel-Kwaadmechelen : Quels travaux le Ministre se propose-t-il d'entreprendre ici ? Où en est le programme ? A quelle date la mise en adjudication des travaux est-elle prévue ? De quels crédits de 1963 et 1964 le Ministre dispose-t-il ?

Ponts. — Le Ministre voudrait-il fournir des éclaircissements concernant les réparations définitives, semi-permanentes, provisoires en ce qui concerne les canaux des provinces d'Anvers et de Limbourg ? Quel est le programme en ce domaine ?

Réponse :

A l'article 64.462 Voies hydrauliques, est prévu un crédit de 262 millions de francs comprenant 205 millions de francs pour la reconstruction à Genk, d'une écluse accessible aux convois naviguant en poussée. Dans cette perspective, le canal est élargi en amont du groupe d'écluses de Genk jusqu'au pont de Sledderlo, soit sur une longueur d'environ 1.850 mètres, dans le but d'améliorer la courbe assez prononcée de l'entrée de l'écluse. Ces travaux sont estimés à 55 millions de francs. Un crédit de 2 millions

22 oktober 1964 de verwezenlijking aan van twaalf ontwerpen voor waterwegen die voor verscheidene Europese landen van belang zijn met het oog op de vaart van aken van het type R. H. K. van 1.350 ton.

Onder die twaalf ontwerpen komt de « Verbinding Schelde-Duinkerken en daarop aansluitende buitenlandse waterwegen » voor.

Een door Frankrijk en België aangewezen groep experten is overgegaan tot de studie van dit ontwerp. Het eindverslag, dat onlangs overgemaakt werd aan het Bestuur der Waterwegen, zal na onderzoek overgezonden worden aan de E. C. M. V.

Het ontwerp omvat de verbinding Duinkerken-Schelde via Rijsel met een kanaal Rijsel-Doornik en via Douai-Valenciennes, met geschiktmaking van de Schelde tussen Valenciennes en de Belgische grens.

Vraag :

Neemt de Regering zich voor om de door de Commissie van de Europese Economische Gemeenschap voor de stuw van de Rulles toegekende voorrang in acht te nemen ?

Antwoord :

Deze aangelegenheid ressorteert niet onder het Ministerie van Openbare Werken, maar wel onder het Ministerie van Economische Zaken. Ingeval die stuw wordt opgetrokken, zal de rol van het Ministerie van Openbare Werken beperkt blijven tot de technische controle op de uitvoering ervan.

Overigens heeft de Europese Economische Commissie er zich in dezen mede vergenoegd, een wens aan beide betrokken regeringen voor te leggen.

Vraag :

Albertkanaal — 262 miljoen.

Hoe en waar zullen deze kredieten besteed worden ?

Is ook voorrang gegeven aan het plan van het door de Regering ingestelde Adviserend Regionaal Comité (A. R. C.) ? Dit plan is door de Regering op 29 maart 1963 goedgekeurd wat betreft de verbreding van dit kanaal tussen Geel (Stelen) en Meerhout, te Olen.

Zijn de werken aan de nieuwe sluis voor de duwvaart te Olen hervat ? Wordt er niet uit het oog verloren dat de verbreding van het kanaal afhankelijk is van die sluiswerken ?

600-1.350 ton. — Betreft het kanaal Dessel-Kwaadmechelen : welke werken wil de Minister hier laten uitvoeren ? Hoeveel staat de planning ? Voor wanneer is de aanbesteding der werken voorzien ? Welke kredieten van 1963 en 1964 heeft hij hiervoor beschikbaar ?

Bruggen. — Wil de heer Minister uitleg geven — definitieve, half bestendige, voorlopige herstelling — omtrent de kanalen in de provincies Antwerpen en Limburg ? Welke plannen heeft hij in dezen ?

Antwoord :

Op artikel 64.462 Waterwegen is een krediet van 262 miljoen frank voorzien, waarin 205 miljoen frank zijn begrepen voor de herbouw van een sluis te Genk, die zal toegankelijk zijn voor duwconvoien. Tevens wordt het kanaal opwaarts van de sluizengroep van Genk verbreed tot aan de brug van Sledderlo, dus over een lengte van ongeveer 1.850 meter, zulks met het oog op het verbeteren van de tamelijk scherpe bocht aan de ingang van de sluis. Deze werken worden op 55 miljoen geraamd. Een krediet

de francs est réservé en vue du renforcement des estacades de guidage en amont des deux petites écluses de Lanaye.

Selon les prévisions de l'Administration des Voies hydrauliques, la construction des nouvelles écluses à Hasselt et Diepenbeek ou Olen pourra être entamée en 1965.

Les travaux d'élargissement du canal dans la section Geel-Stelen-Meerhout sont prévus pour l'année 1965.

Quant aux travaux au canal de Kwaadmechelen à Dessel, on prévoit pour le début de l'année 1964 la mise en adjudication des travaux de reconstruction de trois aqueducs-siphons, notamment ceux de Kleine beek, de l'Olmensestraatloop et du Beukenbergloop, pour lesquels les évaluations se montent à 30 millions.

Les travaux d'élargissement correspondants qui s'étendent sur une longueur d'environ 3 kilomètres entre Kwaadmechelen et Olmen sont estimés à 30 millions de francs.

Les travaux d'élargissement, portant sur les 12 kilomètres restant entre Olmen et Dessel, seront répartis sur les prochaines années; les services intéressés travaillent sans arrêt à l'étude de ces travaux.

Les ponts sur le canal Albert ont été pour la plupart reconstruits définitivement ou sont en voie de l'être; le pont de Veldwezelt est adjugé, le pont de Eigenbilzen figure au programme de 1964, le pont de Massenhoven figure au programme de 1964 du Fonds des Routes, et une étude relative à la reconstruction du pont de Godscheid est en cours en vue de permettre le dédoublement de la route nationale n° 22.

Sur le Zuidwillemsvaart, les ponts de Neerharen, Boorsem, Dilsen et Rotem viennent d'être adjugés.

Le programme de 1964 prévoit à l'article 64.631 un crédit de 30 millions de francs pour la reconstruction des ponts de Rekem et de Mechelen sur Meuse.

Sur le canal Kwaadmechelen-Dessel il est prévu pour 1964 la reconstruction des ponts de Olmen et de Kwaadmechelen-Gerhoeven, dont le coût est évalué à 20 millions de francs.

Question :

Nimy-Péronnes.

Le dernier tronçon du canal sera probablement inauguré au mois d'août 1964.

Il ne laissera cependant passer que des bateaux de 300 tonnes, car l'Escaut ne sera pas calibré avant 1968.

Il faut donc faire activer les travaux de calibrage de l'Escaut.

En ce qui concerne la traversée de la ville de Tournai, il sera nécessaire de construire certains ouvrages d'art.

Plusieurs ponts devront être démolis.

En aval de Tournai existe un port fluvial. Aucun bateau de 1.350 tonnes ne peut rester accosté au mur de quai quand un autre bateau doit y passer.

En effet, la voie d'eau n'est pas assez large à cet endroit pour permettre en même temps l'accostage d'un bateau et le passage d'un autre.

En amont de Tournai, le calibrage de l'Escaut n'a pas encore été effectué.

Le Ministre envisage-t-il d'élargir le fleuve à cet endroit en vue de permettre l'accostage des deux côtés, en même temps que le passage de deux bateaux; ce qui signifie qu'il faudrait élargir en vue de permettre le passage de quatre bateaux.

van 2 miljoen frank is bestemd voor de versteviging van de remmingswerken opwaarts van de twee kleine sluizen van Ternaaien.

Volgens de vooruitzichten van het Bestuur der Waterwegen zal met de bouw van de nieuwe sluizen te Hasselt en Diepenbeek of Olen in 1965 aangevangen kunnen worden.

De verbredingswerken aan het kanaal in het vak Geel Stelen-Meerhout zijn voorzien voor het jaar 1965.

Voor de werken op het kanaal Kwaadmechelen-Dessel worden tegen het begin van 1964 de aanbestedingen voorzien van de herbouw van drie grondduikers namelijk die van de Kleine Beek, de Olmensestraatloop en de Beukenbergloop waarvoor de kostenraming nagenoeg 30 miljoen belooft.

De daarmee gepaard gaande verbredingswerken over een lengte van ongeveer 3 kilometer tussen Kwaadmechelen en Olmen worden eveneens op 30 miljoen frank geraamd.

De verbredingswerken over de resterende 12 kilometer tussen Olmen en Dessel worden gespreid over de eerstvolgende jaren; aan de studie ervan wordt onverpoosd verder gewerkt door de betrokken dienst.

De bruggen op het Albertkanaal zijn voor het merendeel definitief herbouwd of in uitvoering; de brug van Veldwezelt is aanbesteed, de brug van Eigenbilzen is opgenomen in het programma van 1964, de brug van Massenhoven in het programma 1964 van het Wegenfonds en een studie voor de herbouw van de brug van Godscheid is aan de gang met het oog op het aanleggen van de verdubbeling van rijksweg n° 22.

Op de Zuidwillemsvaart zijn de bruggen van Neerharen, Boorsem, Dilsen en Rotem onlangs aanbesteed.

In het programma van 1964 is op artikel 64.631 een krediet van 30 miljoen frank uitgetrokken voor de herbouw van de bruggen te Rekem en Mechelen a/Maas.

Op het kanaal Kwaadmechelen-Dessel is voor 1964 de herbouw voorzien van de bruggen van Olmen en Kwaadmechelen-Gerhoeven, waarvan de kostprijs geraamd is op 20 miljoen frank.

Vraag :

Nimy-Péronnes.

Het laatste vak van het kanaal zal waarschijnlijk in de maand augustus 1964 worden ingewijd.

Toch zal de doortocht slechts mogelijk zijn voor schepen tot 300 ton, want de Schelde zal niet vóór 1968 aangepast zijn.

Er moet dus spoed worden gemaakt met de werken voor het aanpassen van de Schelde.

Voor de doorvaart door de stad Doornik zullen bepaalde kunstwerken moeten worden gebouwd.

Verscheidene bruggen zullen moeten worden afgebroken.

Stroomafwaarts van Doornik is er een rivierhaven. Er kan echter geen schip van 1350 ton aan de kaaïmuur aanleggen, wanneer een ander schip moet voorbijvaren.

De waterweg is op die plaats immers niet breed genoeg opdat één schip er zou kunnen aanleggen en een ander er tegelijkertijd voorbijvaren.

Stroomopwaarts van Doornik is de Schelde nog niet aangepast.

Overweegt de Minister de verbreding van de stroom op die plaats, zodat het aanleggen aan beide zijden mogelijk wordt en tegelijkertijd twee schepen kunnen voorbijvaren? Zulks betekent dat de stroom zodanig verbreed moet worden dat vier schepen tegelijk kunnen doorvaren.

Réponse :

Les trois ouvrages, notamment le Pont des Troues, le Pont-à-Pont et le Pont des Roulages, qui constituent une sujétion pour la navigation de bateaux de 1.350 tonnes, permettent cependant le simple passage de ces bateaux. A cette fin, il y aura lieu de régler le passage et l'accostage des bateaux dans la traversée de Tournai.

Cependant, le Ministre envisage déjà l'adaptation ou la reconstruction de ces ouvrages. Toutefois, ces travaux ne pourront être entrepris qu'à l'achèvement du programme de modernisation actuellement envisagé pour le Haut-Escaut, et ce, dans le but d'améliorer et de faciliter le passage des grands bateaux.

En ce qui concerne l'insuffisance des possibilités de passage au port fluvial de Tournai, l'élargissement du fleuve est envisagé à cet endroit sur la rive droite, c'est-à-dire la rive convexe. Cet élargissement sera exécuté en même temps que les travaux d'adaptation du Pont des Roulages, ces travaux ne formant qu'un seul ensemble.

C'est la très forte courbure du fleuve à cet endroit qui crée cette impossibilité de passage et d'accostage simultanés.

En ce qui concerne le Haut-Escaut, en amont de Tournai, le Ministre signale que la rectification du fleuve à Hollain vient d'être terminée et que l'adjudication des travaux dans la section pont de Vaulx-Tournai aura lieu très prochainement. La section Antoing-Vaulx suivra dans un an environ.

Il n'est envisagé actuellement que le creusement d'une cunette de 28 mètres de plafond et de 3,50 mètres de mouillage, afin de permettre le passage et le croisement des grands bateaux.

Tenant compte de l'inclinaison des rives et de la présence des banquettes, il sera toujours possible d'ériger sur l'une ou l'autre rive, ou sur les deux à la fois, des murs de quai qui permettront l'accostage des bateaux en dehors du chenal navigable.

Toutefois, d'après les principes suivis par le département en ce qui concerne les murs de quai à ériger en dehors des ports publics, ces murs sont à construire par les riverains qui comptent les utiliser.

Question :

Le Ministre voudrait-il fournir les renseignements suivants :

Pour chacun des ouvrages d'art repris ci-dessous et situés sur l'Escaut à Tournai :

- le pont Devallée;
- le Pont à Pont;
- le pont Notre-Dame;
- la passerelle Notre Dame;
- le pont de Fer;
- le pont Delwart;
- le pont des Roulages;

la date de l'adjudication des travaux, le coût total d'exécution, la date de mise en service.

Les mêmes renseignements sont demandés pour les écluses d'Antoing et de Kain.

Antwoord :

De drie kunstwerken, met name de Pont des Troues, de Pont-à-Pont en de Pont des Roulages, hinderen ongetwijfeld de schepen van 1350 ton, doch maken de doorvaart ervan niet onmogelijk. Daarom zal het voorbijsteken en het aanleggen van schepen bij de doorvaart door Doornik moeten worden geregeld.

Doch de Minister overweegt thans reeds de aanpassing en de heropbouw van die kunstwerken. De werken daartoe zullen nochtans pas kunnen worden uitgevoerd nadat het ontworpen moderniseringsprogramma van de Boven-Schelde zal beëindigd zijn en dit om een gemakkelijker doorvaart van grote schepen mogelijk te maken.

Met betrekking tot de onvoldoende doorvaartmogelijkheden in de rivierhaven van Doornik, wordt de verbreding van de stroom op die plaats op de rechteroever, d.w.z. op de convexe oever, overwogen. Deze verbreding zal samen met de aanpassingswerken van de Pont des Roulages worden uitgevoerd, want bedoelde werken vormen één geheel.

Dat de doorvaart niet tegelijk met het aanleggen mogelijk is, is te wijten aan de zeer sterke bocht van de stroom op die plaats.

Wat de Boven-Schelde stroomopwaarts van Doornik betreft, stipt de Minister aan dat de geschiktmaking van de stroom te Hollain zojuist beëindigd is en dat de aanbesteding van de werken van het vak Vaulx-Brug-Doornik eerlang zal plaatsgrijpen. Dit zal met het vak Antoing-Vaulx binnen ongeveer één jaar eveneens het geval zijn.

Voor het ogenblik overweegt men slechts het uitbaggen van een cunet met een bodembreedte van 28 meter en een diepte van 3,50 meter, zulks om de doorvaart en het elkaar kruisen van de grote schepen mogelijk te maken.

Rekening houdend met de helling van de oevers en de aanwezigheid van banken, zal het altijd mogelijk zijn op de ene of op de andere oever of op de twee oevers terzelfder tijd, kaaimuren op te trekken die het aanleggen van boten binnen de bevaarbare geul zullen mogelijk maken.

Nochtans zullen die muren, volgens de beginselen die door het departement in toepassing gebracht worden met betrekking tot de buiten de openbare havens op te richten kaaimuren, moeten worden opgetrokken door de oeverbewoners die ze wensen te gebruiken.

Vraag :

De Minister gelieve de volgende inlichtingen te verstrekken :

Voor ieder van de hieronder vermelde kunstwerken, die op de Schelde te Doornik gelegen zijn :

- pont Devallée;
- brug te Pont;
- pont Notre-Dame;
- passerelle Notre-Dame;
- pont de Fer;
- pont Delwart;
- pont des Roulages;

de datum van toewijzing van de werken, het totale bedrag voor de uitvoering, de datum van de indienststelling.

Dezelfde inlichtingen worden gevraagd voor de sluizen te Antoing en te Kain.

Il serait également utile de connaître le montant total :

- 1) des expropriations nécessitées par les travaux du canal Nimy-Blaton-Péronnes;
- 2) de toutes les adjudications de ces travaux,

ainsi que la date du commencement de l'ensemble de ces travaux.

Réponse :

Het zou ook nuttig zijn het totale bedrag te kennen :

- 1) van de onteigeningen die vereist waren ingevolge de werken aan het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes;
- 2) van alle aanbestedingen van die werken,

alsmede de aanvangsdatum voor al die werken.

Antwoord :

Ouvrages	Date d'adjudication des travaux — Datum van aanbesteding der werken	Coût total d'exécution — Totale onkosten van uitvoering	Date de mise en service — Datum van indienstneming	Werken
Pont Devallée	1-6-1948	22.901.891	début 1950	Pont Devallée.
Pont à Pont	30-12-1946	33.091.877,09	20-12-1948	Brug te Pont.
Pont Notre-Dame	3-12-1954	31.757.215	29-10-1957	Pont Notre-Dame.
Passerelle Notre-Dame	Approuvé en 1949 — Goedgekeurd in 1949	2.420.000	7-4-1950	Passerelle Notre-Dame.
Pont de Fer	31-8-1951	33.802.170,07	25-9-1953	Pont de Fer.
Pont Delwart	3-6-1949	17.457.964,75	6-2-1951	Pont Delwar.
Pont des Roulages	20-10-1950	29.376.592,21	20-8-1952	Pont des Roulages.
Ecluse d'Antoing	20-5-1955	9.466.210,17	28-1-1957	Sluis te Antoing.
Ecluse de Kain	(il s'agit de travaux exécutés en régie entre 1919 et 1922) — (het geldt werken die in eigen beheer werden uitgevoerd tussen 1919 en 1922)	impossible de donner le coût total d'exé- cution — demande de longues recherches — een opgave van de totale uitvoeringskosten is onmogelijk — dit vergt lange opzoekingen	oct. 1922	Sluis te Kain.

Le montant total des travaux de modernisation du canal Nimy-Blaton-Péronnes engagés jusqu'au 10 décembre 1963 s'élève à 2.061.607.000 francs.

Le montant des expropriations s'élève à 165.738.000 francs.

Les travaux de la 1^{re} phase ont été entamés le 30 avril 1938.

Question :

Comment évolue le plan décennal de développement et de modernisation du port d'Anvers (lois du 5 juillet 1956 et du 15 avril 1958) ?

Quels montants ont été effectivement engagés et utilisés pendant chacune des années de 1956 jusque et y compris 1963, en comparaison de l'étalement des engagements pré-

Het totale bedrag van de tot 10 december 1963 vastgelegde moderniseringswerken aan het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes beloopt 2.061.607.000 frank.

De onteigeningskosten bedragen 165.738.000 frank.

De eerste fase van de werken begon op 30 april 1938.

Vraag :

Hoe vordert het Tienjarenplan voor uitbreiding en modernisering van de haven van Antwerpen (wetten van 5 juli 1956 en 15 april 1958) ?

Welke bedragen werden effectief vastgelegd en besteed tijdens elk der jaren van 1956 tot en met 1963 en dit in vergelijking met de spreiding van de vastleggingen die

vus par les lois précitées ainsi que des crédits d'engagement prévus par les budgets annuels successifs ?

Réponse :

L'exécution du Plan décennal de développement et de modernisation du port d'Anvers est reproduit sous forme de tableau.

voorzien werd in de hierboven vermelde wetten, alsmede met de vastleggingskredieten die in de opeenvolgende jaarlijkse begrotingen werden aangegeven ?

Antwoord :

De uitvoering van het Tienjarenplan voor uitbreiding en modernisering van de haven van Antwerpen wordt in de vorm van tabel opgegeven.

Année Jaar	Crédits prévus par la Kredieten voorzien in de			Crédits prévus au budget (en millions) Kredieten voorzien in begroting (miljoen)	Montants engagés Vastgelegde bedragen
	loi du 5-7-1956 (en millions) wet van 5-7-1956 (miljoen)	loi du 14-4-1958 (en millions) wet van 15-4-1958 (miljoen)	1 ^{re} loi d'expansion économique (en millions) 1 ^o wet economische expansie (miljoen)		
1956	200	—	—	200	215.815.812
1957	250	—	—	250	247.988.244
1958	400	—	—	400	475.860.414
1959	400	700	—	700	209.188.720
1960	400	700	—	700	1.397.852.478
1961	400	700	—	700	405.532.048
1962	400	—	400	400	233.335.444
1963	400	—	650	580+70(1)	
1964	400	—	800	—	
1965	250	—	800	—	
	3.500	+ 900		3.930+70	3.185.573.160
		4.400	+ 1.200		
			5.600		

(1) Crédit reporté.

(1) Overgedragen krediet

Question :

Le 5 avril 1960, le Ministre a déclaré à la Chambre que les résultats des essais effectués au Laboratoire de Recherches Hydrauliques au sujet des travaux de calibrage et de normalisation de l'Escaut, seraient connus en 1961.

Quel est l'état actuel des recherches effectuées dans ce laboratoire au sujet de l'Escaut ?

Quand pourra-t-on en obtenir le résultat ?

Réponse :

Ainsi qu'il a en effet été communiqué en 1960, les premiers résultats des essais en matière de travaux de calibrage dans l'Escaut maritime sont connus depuis fin 1961.

Vraag :

Op 5 april 1960 verklaarde de Minister in de Kamer, dat de uitslagen van de proeven in het Waterbouwkundig Laboratorium inzake de kalibrerings- en normaliseringswerken van de Schelde, in 1961 zouden gekend zijn.

Welke is de huidige stand van de onderzoeken die door dit laboratorium in verband met de Schelde zijn verricht ?

Wanneer mag de uitslag worden verwacht ?

Antwoord :

Zoals inderdaad in 1960 is medegedeeld, zijn de eerste uitslagen der proeven inzake kalibreringswerken in de Zeeschelde bekend sedert het einde 1961. Dit is o.m. waar

Tel est notamment le cas des travaux d'amélioration à hauteur de l'entrée de Zandvliet. Ces essais ont donné lieu à l'exécution de travaux à Zandvliet.

Depuis 1962, on a construit la grande maquette de l'Escaut à fond mobile entre Walsoorden et Zandvliet, tandis qu'a débuté l'examen des travaux de calibrage aux environs de Bath, c'est-à-dire entre Valkenisse et Zandvliet.

Jusqu'à présent différentes solutions ont été examinées, mais ces essais ne procureront des résultats qu'en 1964 au plus tôt. En même temps, une maquette plus petite de l'Escaut, également à fond mobile, fut construite pour les environs de Walsoorden, afin d'étudier les travaux qui doivent y être exécutés.

Ces essais aboutiront en 1964, ce qui permet d'espérer la mise en adjudication des travaux en question en 1964.

Question :

Dans le courant de la même session parlementaire, le Ministre des Travaux Publics a encore déclaré que les travaux de normalisation de l'Escaut pourraient débiter en 1962.

Où en sont actuellement ces travaux ?

Quelles sont les prévisions pour les prochaines années ?

L'assurance peut-elle être maintenue que des navires d'un tonnage de 70.000 tonnes pourront atteindre, à vide ou chargés, la nouvelle écluse de Zandvliet au moment où celle-ci sera mise en activité ?

Réponse :

Les travaux de calibrage de Zandvliet ont été adjugés en 1962 pour un montant de 53 millions de francs environ. Ces travaux sont toujours en cours.

En outre, des dragages d'adaptation ont été effectués en 1963 au seuil de Lillo; ceux-ci ont d'ailleurs permis la réception ininterrompue de superpétroliers dans le port d'Anvers. Au début de 1964 commenceront les travaux d'amélioration du passage des navires dans la sinuosité de Bath à hauteur du polder Zimmerman. Des travaux seront entrepris pour faire face aux courants de traverse qui constituent un grave danger pour la navigation en cas de marée d'équinoxe. Dans la seconde moitié de 1964, des travaux d'amélioration à hauteur du point de Walsoorden pourront être mis en adjudication grâce aux résultats obtenus à la suite des essais sur le modèle réduit de l'Escaut.

On espère pouvoir exécuter en 1965 une première phase des travaux de calibrage entre Valkenisse et Zandvliet. Il est cependant difficile de proposer un timing aussi long-temps que les essais sur le grand modèle de l'Escaut n'auront pas abouti définitivement.

Il est dès lors malaisé d'affirmer dès à présent que des navires de 70.000 tonnes pourront passer la nouvelle écluse de Zandvliet lors de la mise en activité de celle-ci, mais il est certain que des navires de 60.000 à 65.000 tonnes pourront y passer.

Question :

Canal circulaire de Gand.

Quels travaux doivent encore être exécutés pour le creusement du canal circulaire sur toute sa longueur ? N'y a-t-il pas un retard de deux ans au moins ?

voor de verbeteringswerken ter hoogte van de drempel van Zandvliet. Deze proeven hebben aanleiding gegeven tot het uitvoeren van werken te Zandvliet.

Sedert 1962 werd tussen Walsoorden en Zandvliet het groot Scheldemodel met beweegbare bodem gebouwd en werd een aanvang gemaakt met het onderzoek der kalibreringswerken in de omgeving van Bath, d.w.z. tussen Valkenisse en Zandvliet.

Tot nog toe werden reeds verschillende oplossingen onderzocht, doch de proeven zullen ten vroegste in 1964 tot resultaten leiden. Terzelfdertijd werd in de omgeving van Walsoorden een kleiner model van de Schelde, eveneens met beweegbare bodem, gebouwd, ten einde de aldaar uit te voeren werken te bestuderen.

Deze proeven zullen in 1964 tot resultaten leiden zodanig dat mag verhoopt worden dat deze werken in 1964 zullen kunnen aanbesteed worden.

Vraag :

Tijdens dezelfde vergadering in het Parlement verklaarde de Minister van Openbare Werken dat die werken voor de normalisatie van de Schelde in 1962 zouden kunnen aanvangen.

Wat is de huidige stand van die werken ?

Wat zijn de vooruitzichten voor de eerstvolgende jaren ?

Kan nog steeds de verzekering worden gegeven dat zeeschepen tot 70.000 ton dw vol of geladen de nieuwe sluis van Zandvliet zullen kunnen bereiken op het ogenblik dat die in bedrijf zal worden genomen ?

Antwoord :

In 1962 werden de kalibreringswerken te Zandvliet aanbesteed en goedgekeurd voor een bedrag van ongeveer 53 miljoen frank. Die werken zijn nog altijd in uitvoering.

Eveneens werden in 1963 verbeteringsbaggerwerken uitgevoerd, die het trouwens hebben mogelijk gemaakt onafgebroken supertankschepen te ontvangen in de haven van Antwerpen. In het begin van 1964 zal een aanvang genomen worden met het verbeteren van de doorvaart der schepen in de bocht van Bath ter hoogte van de Zimmermanpolder. Werken zullen worden uitgevoerd om de dwarsstromen, die bij springtij de scheepvaart gevaarlijk hinderen, tegen te gaan. In de tweede helft van 1964 zullen verbeteringswerken ter hoogte van het hoofd van Walsoorden, kunnen worden aanbesteed op grond van de resultaten van de proeven op het klein Scheldemodel.

Gehoopt wordt in 1965 een eerste fase van de kalibreringswerken tussen Valkenisse en Zandvliet in uitvoering te brengen. Het is echter moeilijk hiervoor een timing voorop te zetten, zolang de proeven op het groot Scheldemodel niet tot definitieve resultaten hebben geleid.

Het is derhalve moeilijk nu reeds te verklaren dat schepen van 70.000 ton door de nieuwe sluis van Zandvliet zullen kunnen varen wanneer die in gebruik genomen zal worden, doch schepen van 60.000 à 65.000 ton zullen zulks wel kunnen.

Vraag :

Ringvaart te Gent.

Welke werken dienen nog te worden uitgevoerd om de ringvaart over haar gehele lengte te graven. Is er geen vertraging van minstens twee jaar ?

Réponse :

Plus aucun travail ne doit être mis en adjudication pour permettre la mise en service du « Ringvaart » sur toute sa longueur.

En effet :

a) dans la *section Nord* tous les travaux sont en cours, notamment la construction de l'écluse d'Evergem, du pont-rails S5, le déplacement de la chaussée d'Evergem et le creusement du canal avec exhaussement de la rive sud en vue de l'aménagement de terrains industriels. La mise en service de cette section peut être envisagée pour le mois de septembre 1964.

b) Section Ouest :

Tous les travaux dans cette section sont en cours : notamment l'écluse de Merelbeke, les ponts-route W3 et W21 situés respectivement à Drongen et à Zwijnaarde, la construction des défenses de berges du canal. Les travaux de dragage débiteront dans cette section dans le courant de 1964.

La construction de l'écluse entre le « Ringvaart » et l'Escaut est adjugée et les travaux débiteront en 1964. Le canal assurant la liaison avec le Haut-Escaut, c'est-à-dire le canal de l'Escaut, est également adjugé, comme d'ailleurs la construction du pont de Zwijnaarde. Ces travaux débiteront également en 1964. La réalisation des expropriations a quelque peu retardé le début des travaux.

c) Section Sud :

Ici également, les travaux de creusement de la coupure et du bras à marée ainsi que ceux de la construction du barrage sur le bras à marée et du pont de Drongen ont été adjugés. Ils débiteront en 1964.

* * *

Des travaux d'achèvement, qui toutefois n'empêchent pas la mise en service du « Ringvaart », devront encore être mis en adjudication en 1965 : il s'agit notamment de la construction de quelques ponts et routes.

Les sections Nord et Ouest pourront être mises en service simultanément à la fin de 1966 ou au début de 1967.

On constate l'existence d'un retard de moins de deux ans (adjudication du dernier travail prévue pour 1962, adjudication réelle pour la fin de 1963) sur le programme modifié prévu par la loi relative à la mise au gabarit de 1.350 tonnes des voies navigables.

Question :

Quelles sont les prévisions en ce qui concerne les écluses de la Porte de Bruxelles à Gand, du Tolhuis et d'Evergem ?

Des bateaux doivent souvent y stationner pendant 24 et même 48 heures dans chaque sens, ce qui leur cause un préjudice énorme.

Le Directeur de Gand peut y remédier, à condition d'octroyer des heures supplémentaires à son personnel.

Antwoord :

Om de Ringvaart over haar totale lengte in dienst te kunnen nemen moeten feitelijk geen werken meer aanbesteed worden.

Immers :

a) in het *Noordervak* zijn alle werken in uitvoering, nl. het bouwen van de sluis te Evergem, van de spoorbrug S5, het omleggen van de Evergemse steenweg, en het graven van het kanaal met opspuiting van de Zuideroever voor het aanleggen van industrieterreinen. Er mag verwacht worden dat deze sectie in september 1964 zal in dienst genomen worden.

b) Westervak :

Alle werken voor deze sectie zijn hetzij in uitvoering : nl. de sluis te Merelbeke, de wegbruggen W3 en W21, respectievelijk te Drongen en te Zwijnaarde en het bouwen van de oeververdediging van het kanaal. De baggerwerken in deze sectie zullen in de loop van 1964 aanvangen.

De bouw van de sluis tussen de Ringvaart en de Schelde, richting Gent, is aanbesteed en de werken zullen in 1964 aanvangen. Het kanaal dat de verbinding met de Boven-Schelde voorziet, nl. het Scheldekanaal, is ook aanbesteed, evenals de bouw der brug te Zwijnaarde. Ook deze werken zullen in 1964 aanvangen. De onteigeningen hebben hier enige vertraging in de aanvang der werken veroorzaakt.

c) Zuidervak :

Ook hier zijn de werken voor het graven van de doorsteek en van de tijarm, evenals de bouw van de stuw op de tijarm en de brug te Drongen aanbesteed. De werken zullen in 1964 aanvangen.

* * *

In 1965 moeten nog voltooiingswerken aanbesteed worden, die het in dienst nemen der Ringvaart evenwel niet verhinderen, nl. het bouwen van de sluis in de Zeeschelde, het bouwen van enkele bruggen en aanleggen van wegen.

Het zuider- en westervak zullen gelijktijdig in gebruik kunnen worden genomen einde 1966 of begin 1967.

Ten opzichte van het gewijzigde programma der wet voor de modernisering van scheepvaartwegen voor 1350 ton schepen is er een vertraging van minder dan 2 jaar (laatste werk aan te besteden in 1962, werkelijke aanbesteding einde 1963).

Vraag :

Wat zijn de vooruitzichten met betrekking tot de sluizen aan de Brusselse Poort te Gent, aan het Tolhuis en te Evergem ?

Vaak moeten er schepen gedurende 24 of zelfs 48 uur in iedere richting wachten, waardoor aanzienlijk nadeel wordt berokkend.

De Directeur te Gent beschikt over de mogelijkheid om dit te verhelpen op voorwaarde dat hij aan zijn personeel overuren toekent.

Réponse :

Durant une certaine période il s'est en effet produit du retard lors du sassement de bateaux en passage à Gand. Entretemps les mesures nécessaires ont cependant été prises pour réduire au minimum le nombre des bateaux qui attendent. Pour l'instant, le personnel éclusier fournit des prestations journalières de 13 heures, de sorte qu'actuellement les bateaux peuvent être sassés dans de meilleures conditions.

En acceptant les suggestions de mise en service de l'écluse chaque jour de 17 à 21 heures, on se heurterait même à l'opposition de certains bateliers, vu que ceci obligerait à travailler jour et nuit non seulement les bateliers désireux de passer l'écluse mais aussi les autres bateliers dont les bateaux se trouvent en amont ou en aval de l'écluse et qui ne désirent poursuivre leur route que le lendemain. Ces derniers devraient, en effet, se déplacer continuellement afin d'éviter les engorgements.

Il faut encore signaler que l'écluse d'Evergem, située sur la section nord du Canal circulaire, pourra être mise en service vers le milieu de 1964. Par cette écluse s'écouleront environ les $\frac{2}{3}$ du trafic (en direction de Bruges et de Deinze), de sorte que les difficultés qui se produisent aux écluses de Gand disparaîtront en grande partie dès ce moment.

Les formalités de recrutement de personnel pour cette nouvelle écluse ont débuté et, si c'est possible et nécessaire, le personnel recruté pourra être occupé à l'écluse du Tolhuis en attendant la mise en service de l'Ecluse d'Evergem.

Quoi qu'il en soit, des mesures seront prises pour assurer, dans la mesure du possible, la circulation normale des bateaux.

*Question :**Haut-Escaut.*

Quel est le programme complet des travaux à mettre encore en adjudication et quel en est le timing ?

A quel programme correspond le crédit de 220 000 000 de francs inscrit au budget de 1964 ?

Réponse :

Les prévisions de mises en adjudication et l'estimation de celles-ci sont les suivantes :

	Millions de francs
1963 :	
Audenarde (Hutte-Pamele)	110
(crédits reportés à 1964).	
1964 :	
Vaulx-Tournai	39
Espierres-Kerkhove (en 2 sections)	137
Pont-rails à Audenarde	25
Pamele-Sluis	57

Antwoord :

Er is inderdaad gedurende een bepaalde periode vertraging geweest bij het versassen van schepen op de doorvaart in Gent. Ondertussen werden evenwel de vereiste maatregelen getroffen om de wachtende schepen tot een minimum te beperken. Voor het ogenblik levert het sluiswachterspersoneel dagelijks prestaties van 13 uren, zodat thans de schepen onder betere voorwaarden kunnen gescht worden.

Tegemoetkomen aan de suggesties om de sluis dagelijks 17 à 21 uren te bedienen zou op verzet stuiten vanwege zekere schippers zelf, aangezien zulks niet alleen de schippers die wensen versast te worden, zou verplichten dag en nacht te werken, maar ook de andere schippers die met hun schip op- en afwaarts van de sluis gelegen zijn en slechts de volgende dag hun tocht wensen voort te zetten. Laatstgenoemden zouden zich inderdaad voortdurend moeten verplaatsen om opstoppingen te voorkomen.

Verder kan nog vermeld worden dat omstreeks het midden van 1964 de sluis te Evergem, gelegen op het Noordervak van de Ringvaart, in dienst zal kunnen genomen worden. Deze sluis zal ongeveer $\frac{2}{3}$ van de trafiek (de richtingen Brugge en Deinze) verwerken, zodat de moeilijkheden aan de sluizen in Gent van dan af grotendeels zullen opgelost zijn.

Met de formaliteiten voor het aanwerven van het personeel voor deze nieuwe sluis wordt aangevangen en, indien nodig en mogelijk, zal het aangeworven personeel kunnen tewerkgesteld worden aan de Tolhuissluis in afwachting van het in dienst nemen van de sluis te Evergem.

In ieder geval zullen maatregelen getroffen worden om in de mate van het mogelijke in de normale doorvaart van de schepen te voorzien.

*Vraag :**Bovenschede.*

Welk is het volledige programma van de nog aan te besteden werken en de timing ervan ?

Welk is het programma voor het krediet van 220.000.000 frank dat op de begroting van 1964 is uitgetrokken ?

Antwoord :

De vooruitzichten voor de aanbestedingen met de desbetreffende ramingen, zijn de volgende :

	Miljoen frank
1963 :	
Oudenaarde (Hutte-Pamele)	110
(kredieten overgedragen naar 1964).	
1964 :	
Vaulx-Tournai	39
Spierre-Kerkhove (in twee percelen)	137
Spoorbrug Oudenaarde	25
Pamele-Sluis	57

1965 :

Péronnes-Antoing	45
Kain-Espierres (en 3 sections)	115
Traverse de Gavere	152
Pont levant n° 11 à Audenarde	10

1966 :

Kerkhove-Berchem	75
Antoing-Vaulx	50
Semmerzake - Zwijnaarde	155

1967 :

Berchem-Hutte Audenarde	163
--------------------------------	-----

1968 :

Pont-rails à Eine	25
Pont à Eine	25
Pont à Zingem	25
Audenarde - Asper	275

Initialement, lors de l'élaboration du budget de 1964, il avait été prévu d'exécuter les travaux d'élargissement du profil de la traverse à Audenarde (achèvement) ainsi qu'à Espierres-Berchem, Vaulx-Tournai et Péronnes-Antoing pour un montant total de 220 millions de francs.

*Question :**Canaux du Hainaut.*

Quand seront modernisées les sections suivantes :

- Nimy-Obourg;
- Obourg-Thieu;
- Thieu-Canal de Charleroi.

Réponse :

Les travaux de modernisation de la section Nimy-Obourg du Canal du Centre sont en cours. Leur achèvement est prévu pour la fin de 1966 ou le début de 1967.

Les deux sections Obourg-Thieu et Thieu-Canal de Charleroi-Bruxelles sont à l'étude. Les dates de mises en adjudication pourront être fixées dans le cadre du prochain programme d'investissement relatif à l'expansion économique nationale.

Question :

Canal Gand-Terneuzen - Programme et timing.

Réponse :

Dans le crédit de 440 millions, prévu pour 1963, une dépense de 416 millions a été affectée à la construction du tunnel de Zelzate; ces travaux ont déjà été entamés.

En 1963, les dépenses suivantes ont encore été engagées :

- a) pour des travaux exécutés sur le territoire des Pays-Bas (participation belge) : 154 millions;
 - b) pour la démolition des testés de l'ancien pont-rails à Zelzate : 32 millions;
 - c) pour divers autres travaux : 30 millions;
- sans parler des nombreuses expropriations : 89 millions.

1965 :

Péronnes-Antoing	45
Kain-Spiere (in drie percelen)	115
Doorvaart Gavere	125
Hefbrug n° 11, te Oudenaarde	10

1966 :

Kerkhove-Berchem	75
Antoing-Vaulx	50
Semmerzake-Zwijnaarde	155

1967 :

Berchem-Hutte Oudenaarde	163
---------------------------------	-----

1968 :

Spoorbrug te Eine	25
Brug te Eine	25
Brug te Zingem	25
Oudenaarde-Asper	275

Oorspronkelijk, bij het opmaken van de begroting voor 1964, werd de uitvoering voorzien van werken tot profielverruiming van de traverse Oudenaarde (voltooiing), evenals te Spiere-Berchem, Vaulx-Tournai en Péronnes-Antoing, voor een totaal bedrag van 220 miljoen frank.

*Vraag :**Henegouwse kanalen.*

Wanneer worden de volgende vakken gemoderniseerd :

- Nimy-Obourg;
- Obourg-Thieu;
- Thieu-Kanaal van Charleroi.

Antwoord :

De werken tot de modernisering van het vak Nimy-Obourg van het Centrumkanaal zijn in uitvoering. De voltooiing ervan is voorzien voor einde 1966 of begin 1967.

De twee vakken Obourg-Thieu en Thieu-Kanaal Charleroi-Brussel liggen ter studie. De aanbestedingsdata zullen kunnen worden vastgesteld in het raam van het volgende investeringsprogramma voor de nationale economische expansie.

Vraag :

Kanaal Gent-Terneuzen — Program en timing.

Antwoord :

Op het krediet van 440 miljoen, uitgetrokken voor 1963, werd de uitgave van 416 miljoen afgeschreven voor het bouwen van de tunnel te Zelzate. Met deze werken is reeds een aanvang gemaakt.

Verder werden in 1963 nog de volgende uitgaven vastgelegd :

- a) voor werken uitgevoerd op Nederlands grondgebied (Belgisch aandeel) : 154 miljoen;
 - b) voor de afbraak van overblijfselen van de gewezen spoorbrug te Zelzate : 32 miljoen;
 - c) voor diverse andere uitgaven : 30 miljoen;
- zonder nog te spreken van de talrijke onteigeningen : 89 miljoen.

En 1964, les dépenses suivantes devront être consenties :

- travaux au chemin de fer à Zelzate : 24 millions;
- défense des berges de la traverse de Zelzate : 19 + 154 = 173 millions;
- pont à Zelzate : 115 millions;
- travaux de dragage à Zelzate : 75 millions;
- dépenses supplémentaires éventuelles se rapportant aux travaux de construction du tunnel à Zelzate : non encore précisées,

ainsi que la participation belge aux travaux exécutés sur le territoire des Pays-Bas et les dépenses d'expropriation.

En ce qui concerne les travaux d'élargissement à Terdonk, les prévisions sont plus favorables que voici quelques mois. Les travaux de dragage pourront vraisemblablement y débiter au mois d'avril 1964.

Une solution est en vue en ce qui concerne l'affaire du remblayage d'un terrain dont l'achat est négocié par une industrie déterminée, mais il faut d'abord obtenir une plus grande certitude au sujet de l'installation de cette industrie.

En ce qui concerne la couverture des besoins en remblais pour la construction de la route industrielle, diverses autorisations peuvent être accordées. De plus amples précisions doivent être fournies à leur sujet. Cependant, l'adjudication relative aux accès du nouveau pont dont la construction est projetée sur le Moervaart doit d'abord être approuvée.

Enfin, la mise en adjudication du nouveau pont à Zelzate aura lieu dans le courant de 1964.

Question :

Port de Gand-Sifferdok.

A quand la construction d'un bassin supplémentaire ?

Réponse :

L'achèvement du « Schepen Sifferdok » au sujet duquel un accord est intervenu, permettra au port de disposer de 3.500 mètres de murs de quai nouveaux, pour navires pouvant atteindre 50.000 tonnes.

Le département attend actuellement les propositions de la ville de Gand en vue de réaliser le parachèvement du « Schepen Sifferdok » et d'en assurer la rentabilité du point de vue économique, notamment par des travaux de dragage et par l'équipement des murs de quais.

Il sera possible, à la lumière des résultats économiques de l'exploitation de ce bassin, de voir s'il est nécessaire, dans les circonstances présentes, de prévoir un bassin supplémentaire.

Question :

Ecluse de Terneuzen.

Où en sont les travaux ?

Quelles mesures sont prises pour faire progresser ces travaux ?

Réponse :

Canal Gand-Terneuzen, section néerlandaise.

Ecluse maritime de Terneuzen :

- l'excavation a été creusée, elle est actuellement vidée par pompage;
- les plans sont en cours d'élaboration.

In het jaar 1964 zullen volgende uitgaven afgeschreven moeten worden :

- spoorwegwerken, te Zelzate : 24 miljoen;
- oeververdedigingen op de traverse in Zelzate : 19 + 154 = 173 miljoen;
- brug te Zelzate : 115 miljoen;
- baggerwerken te Zelzate : 75 miljoen;
- eventuele bijkomende uitgaven in verband met de tunnelwerken te Zelzate : nog niet bepaald.

alsook het Belgische aandeel in het bedrag van de werken uitgevoerd op Nederlands grondgebied en de uitgaven voor onteigeningen.

De vooruitzichten in verband met de verbredingswerken te Terdonk zijn thans gunstiger dan enkele maanden geleden. Vermoedelijk zullen de baggerwerken aldaar nu in de maand april 1964 kunnen aanvangen.

Voor de dringende ophoging van een terrein dat door een bepaalde industrie wordt bedongen, is een oplossing voorhanden. Doch eerst hoeft voor de vestiging van deze industrie meer zekerheid te bestaan.

Voor het verkrijgen van ophogingsspecie voor het aanleggen van de industrieweg, kunnen allerlei toelatingen worden verleend. Deze moeten worden gepreciseerd. Doch eerst moet de aanbesteding betreffende de toegangen tot de nieuw ontworpen brug over de Moervaart worden goedgekeurd.

Ten slotte zal de nieuwe brug te Zelzate in de loop van 1964 worden aanbesteed.

Vraag :

Haven van Gent -- Sifferdok.

Voor wanneer het supplementaire dok ?

Antwoord :

Het voltooiën van het « Schepen Sifferdok » waarvoor een akkoord bekomen werd, zal de haven ongeveer 3.500 meter nieuwe kaaimuren bezorgen voor schepen tot 50.000 ton.

Het departement wacht nu op de voorstellen van de stad Gent ten einde de afwerking van dit Schepen Sifferdok tot een goed einde te brengen en economisch renderend te maken nl. door baggerwerken en door outillering van de kaaimuren.

Aan de hand van de economische resultaten van de exploitatie van dit dok zal kunnen worden nagegaan of een aanvullend dok in de huidige omstandigheden nodig is.

Vraag :

Sluis te Terneuzen.

Hoever staat het met de werken ?

Welke maatregelen worden er getroffen om die werken te doen vorderen ?

Antwoord :

Kanaal Gent-Terneuzen, Nederlands gedeelte.

Zeesluis Terneuzen :

- de bouwput is gegraven, er wordt thans drooggepompt;
- de plannen zijn in de maak.

Un certain retard a été constaté, à la suite de discussions relatives aux dimensions définitives de l'écluse.

Ecluse de navigation intérieure à Terneuzen : le bétonnage du radier a déjà été effectué et la construction des murs de la chambre de l'écluse a commencé.

Section du canal Terneuzen-Sluiskil : déjà exécuté à concurrence de 26,89 % (dépense en cours).

Section du canal Sluiskil-frontière belge : déjà exécuté à concurrence de 1,74 % (dépense en cours).

Traverse de Sluiskil : doit encore être adjugée :

Ponts de Sluiskil et Sas van Gent : le projet est à l'étude.

Avant-port de Terneuzen : exécution prévue pour 1964-1967.

L'accès du canal est, pour les navires de fort tonnage, subordonné à l'achèvement de la nouvelle écluse maritime ainsi que de l'avant-port. Cet achèvement n'interviendra qu'au cours de la dernière phase.

Question :

Moervaart.

L'élargissement du Moervaart pour permettre la navigation de bateaux de 2.000 tonnes est d'une urgente nécessité. Il est appelé à devenir un port intérieur pour l'industrie lourde et semi-lourde venant s'y établir.

Il faudrait construire une petite darse à proximité des installations d'une importante industrie.

Réponse :

Les travaux en vue d'élargir le Moervaart de manière à en faire un bassin-canal pour navires de 2.000 tonnes, entre le canal Gand-Terneuzen et la voie industrielle longeant le canal, seront mis en adjudication au début de 1964; les documents relatifs à cette adjudication, indispensables à l'exécution de cette première phase des travaux, sont en effet prêts.

Bien que les tractations avec la firme intéressée ne soient pas encore terminées, le Ministre est cependant en mesure d'annoncer que le creusement d'une darse spéciale est envisagé et ce, sur la rive droite du canal Gand-Terneuzen, à proximité et au sud de la première parcelle de terrains recherchés par cette firme. Ce bassin serait particulièrement destiné à accueillir des navires-citernes ne pouvant, pour des motifs de sécurité, être amarrés sur le canal.

L'entrée de ce bassin serait fermée par une construction flottante, complétée par 1 ou 2 rideaux de bulles d'air; ceci afin de pouvoir limiter la zone dangereuse en cas d'accident.

Les rives de ce bassin ne devraient pas être pourvues de murs de quai, mais uniquement de quelques appontements destinés à l'accostage et susceptibles d'être construits par les firmes intéressées elles-mêmes.

On examine actuellement les possibilités de creuser rapidement ce bassin.

Question :

Quel est l'état d'avancement des expropriations faites à Zelzate aux alentours du canal, le long du « Ringvaart » ainsi que dans la zone portuaire de Terneuzen ?

Er is enige vertraging opgelopen ingevolge de discussie omtrent de definitieve afmetingen van de sluis.

Binnenvaartsluis Terneuzen : de sluisvloer werd reeds gebetonneerd en er werd aangevangen met de bouw van de kolkmuur.

Kanaalvak Terneuzen-Sluiskil : voor 26,89 % reeds uitgevoerd (in uitgave).

Kanaalvak Sluiskil-Belgische grens : voor 1,74 % reeds uitgevoerd (in uitgave).

Traverse Sluiskil : nog aan te besteden.

Bruggen Sluiskil en Sas van Gent : het ontwerp ligt ter studie.

Voorhaven Terneuzen : uitvoering voorzien voor 1964-1967.

De toegang tot het kanaal voor grote schepen hangt af van de voltooiing van de nieuwe zeesluis en van de voorhaven. Deze voltooiing zal slechts in de laatste fase geschieden.

Vraag :

Moervaart.

De Moervaart moet dringend worden verbreed om bevaarbaar te worden gemaakt voor schepen van 2000 ton. Het wordt een binnenhaven voor de zware en middelzware industrie die er zich zal vestigen.

Een kleine havenarm dient dicht bij de installaties van een belangrijk bedrijf te worden gebouwd.

Antwoord :

De werken tot het verbreden van de Moervaart tot een kanaaldok voor schepen van 2.000 ton tussen het kanaal van Gent-Terneuzen en de industrieweg langs het kanaal, worden begin 1964 aanbesteed; de nodige aanbestedingsbescheiden voor het uitvoeren van deze eerste fase der werken liggen inderdaad klaar.

Alhoewel de onderhandelingen met de betrokken firma nog niet afgesloten zijn, kan de Minister toch melden dat het graven van een speciale havenarm overwogen wordt en wel op de rechteroever van het kanaal Gent-Terneuzen, onmiddellijk ten zuiden van het eerste perceel van de door die firma beoogde gronden. Dit dok zou speciaal bestemd zijn voor het aanleggen van tankschepen, die om veiligheidsredenen niet op het kanaal zouden mogen meren.

De monding van dit dok zou afgesloten worden met een drijvende constructie, aangevuld met 1 of 2 luchtbellenschermen; dit om bij rampen de gevaarlijke zone te kunnen beperken.

De oevers van dit dok zouden niet van kaaimuren moeten voorzien worden, doch alleen van enkele aanlegsteigers, die door de belanghebbende firma's zelf zouden kunnen gebouwd worden.

De mogelijkheden om dit dok spoedig te graven worden thans onderzocht.

Vraag :

Welke is de stand van de onteigeningen te Zelzate, rond het kanaal, langsheen de Ringvaart en in het havengebied van Terneuzen ?

Réponse :

Zone portuaire de Terneuzen : 407 actes, sur un total de 505, sont déjà conclus.

Zelzate : 451 expropriations, sur un total de 476, sont actuellement exécutées.

Zone du bief Gand-Zelzate : 1.483 expropriations, sur un total de 1.771, sont actuellement exécutées.

Ringvaart : 670 expropriations, sur un total de 1.024, sont actuellement exécutées.

Question :

Quels travaux seront effectués avec le crédit de 90.000.000 francs prévu pour l'embouchure de la Dendre ?

A-t-on l'intention de moderniser également la Dendre pour la rendre accessible à des bateaux de 600 tonnes ?

Ne serait-il pas préférable de destiner cet argent à d'autres dépenses plus utiles ?

Réponse :

Il existe un programme de normalisation de la Dendre pour des bateaux de 600 tonnes. Le montant de la dépense pour ce programme est estimé à environ 3 milliards de francs.

Un programme restreint a été établi afin de répondre aux exigences les plus urgentes relatives à la Dendre. Ce programme comprend : l'amélioration de la Dendre entre son embouchure et l'écluse barragée d'Alost, y compris le déplacement de son embouchure et la construction d'une nouvelle écluse barragée, la démolition du barrage et de l'écluse à Termonde et à Wieze, la construction d'une nouvelle écluse barragée à Erembodegem en remplacement de celle d'Alost; des travaux d'amélioration dans la traverse d'Alost y compris la démolition de l'écluse barragée à Alost.

Moyennant l'exécution de ce programme restreint, dont le montant de la dépense a été estimé en 1958 à 400 millions de francs, l'industrie existante à Alost deviendrait accessible à des bateaux de 600 tonnes. Seul, ce programme restreint est actuellement en cours d'exécution. Les 90.000.000 de francs prévus pour 1964 serviront à la construction de l'écluse à Termonde, dans le nouveau tracé en amont de Termonde.

L'exécution du programme en question pour la normalisation de la Dendre répond à une nécessité des plus urgente. En effet, les écluses barragées à Alost et Termonde sont en très mauvais état et doivent être remplacées d'urgence dans le cadre de l'urbanisation communale projetée. Le cours de la Dendre à travers Termonde constitue un obstacle sérieux tant pour la navigation que pour le trafic routier, étant donné l'existence de ponts mobiles dans la ville même.

D'autre part, une solution pourra être trouvée à l'écoulement convenable des eaux du « Denderbellebroek » et du « Vondelbeek » par l'adaptation du niveau d'eau dans les biefs.

*Question :**Port de Tamise.*

A plusieurs reprises a été soulevé le problème du port de Tamise. La situation est, en effet, telle que celui-ci est dans l'impossibilité de remplir sa fonction essentielle au point de vue industriel, d'une part, et qu'il se situe dans un quartier périphérique important, d'autre part.

Antwoord :

Havengebied Terneuzen : 407 akten zijn reeds afgesloten op een totaal van 505.

Zelzate : 451 onteigeningen uitgevoerd op een totaal van 476.

Kanaalgebied Gent-Zelzate : 1483 onteigeningen uitgevoerd op een totaal van 1771.

Ringvaart : 670 onteigeningen uitgevoerd op een totaal van 1.024.

Vraag :

Welke werken zullen worden uitgevoerd met het krediet van 90.000.000 frank dat voor de monding van de Dender is uitgetrokken ?

Is men eveneens van zins de Dender te moderniseren om hem toegankelijk te maken voor schepen van 600 ton ?

Ware het niet verkieslijk dit geld aan andere nuttiger uitgaven te besteden ?

Antwoord :

Er bestaat een normalisatieprogramma om de Dender bevaarbaar te maken voor schepen van 600 ton. De uitgaven voor dit program worden geraamd op ongeveer 3.000 miljoen frank.

Er werd een beperkt program opgesteld om aan de dringende eisen in verband met de Dender te voldoen. Dit program omvat : de verbetering van de Dender tussen zijn monding en de stuw met sluis te Aalst, met inbegrip van de verplaatsing van de monding stroomopwaarts en de bouw van een nieuwe stuw met sluis, de afbraak van de stuw en de sluis te Dendermonde en Wieze, de bouw van een nieuwe stuw met sluis te Erembodegem ter vervanging van die van Aalst; verbeteringswerken bij de doorvaart te Aalst met inbegrip van de afbraak van de stuw met sluis te Aalst.

Indien dit beperkte program, waarvan de uitgaven in 1958 werden geraamd op 400 miljoen frank, wordt uitgevoerd, zal de bestaande nijverheid te Aalst toegankelijk worden voor schepen van 600 ton. Alleen dit beperkt program wordt thans uitgevoerd. De voor 1964 uitgetrokken 90.000.000 frank zullen dienen voor de bouw van de sluis te Dendermonde, in het nieuwe tracé stroomopwaarts van Dendermonde.

De uitvoering van het bedoelde program voor de normalisatie van de Dender beantwoordt aan een dringende noodzaak. De stuwen met sluis te Aalst en te Dendermonde zijn immers in zeer slechte staat en dienen dringend vervangen te worden in het raam van het gemeentelijk ontwerp van stedenbouw. De loop van de Dender doorheen Dendermonde hindert op ernstige wijze zowel de scheepvaart als het wegverkeer wegens de bestaande draaibruggen in de stad zelf.

Bovendien zal een oplossing worden gevonden voor een behoorlijke afwatering van het « Denderbellebroek » en van de « Vondelbeek » door het aanpassen van het waterpeil in de sluiskolken.

*Vraag :**Haven te Temse.*

Herhaaldelijk is reeds het probleem van de haven te Temse gesteld. De toestand is immers van die aard dat zij enerzijds haar belangrijke industriële functie niet kan vervullen en dat zij anderzijds in een belangrijke voorwijk ligt.

Il serait intéressant de savoir s'il existe des projets de construction d'un nouveau mur de quai en aval du pont ?

Dans l'affirmative, quelles seront l'ampleur et l'importance de ces travaux ?

Quelle est la date prévue pour le début des travaux en question ?

Réponse :

L'étude pour la construction d'un nouveau mur de quai sur la rive gauche en aval du pont de Tamise est terminée et les travaux pourront être mis en adjudication au début de 1964.

La construction d'un mur de quai d'une longueur de 250 mètres est prévue dans cette adjudication. L'aménagement des liaisons routières et ferroviaires et la mise en état de la surface du quai n'ont pu être faits en même temps par suite de l'absence d'informations sur la liaison ferroviaire. Ces travaux seront cependant mis en adjudication dans le courant de 1964, de sorte que tous les travaux pourront être terminés simultanément.

Le début des travaux peut donc être attendu pour le premier semestre de 1964.

Question :

L'article 64.603 prévoit 15 millions de francs de crédits d'engagement et 6 millions de francs de crédits de paiement pour les travaux d'assèchement dans les « Verenigde Polders » du Pays de Waes. A ce propos, pourrait-on obtenir des informations plus détaillées sur les travaux prévus pour 1964 ?

Réponse :

Les 15 millions de francs, prévus dans le projet de budget extraordinaire, sont destinés à la poursuite des travaux d'assèchement dans les polders, travaux qui ont débuté dès 1949 par le creusement de ce qui s'appelle le drain des « Hoge Landen », qui assure le drainage des polders des « Hoge Landen », d'une superficie de 6.817 hectares.

Ce drain a déjà été creusé depuis le Bassin Militaire sur l'Escaut jusqu'à la route régionale n° 22 à Vrasene.

Les travaux sont étudiés et exécutés par le service technique de la province de Flandre orientale. Ce service prévoit pour 1964 l'achèvement de la troisième partie du lot XI, soit la section située entre la route régionale n° 23 et le « Pijzelbeek », et le début des travaux dans le lot XII c'est-à-dire les terrassements de la section « Pijzelbeek-Blockstraatbeek » et la construction des ouvrages d'art dans cette section.

La réalisation de ce programme doit être poursuivie en 1965 et au cours des années suivantes.

Question :

Un crédit récupérable est prévu au budget en faveur de l'Office de la Navigation.

A quel moment un remboursement a-t-il été effectué et à combien s'élevait-il ?

Quel accord a été conclu à ce sujet avec l'Office de la Navigation ?

Réponse :

Jusqu'à présent, aucun remboursement des avances accordées par l'Etat à l'Office de la Navigation n'a été effectué.

Het zou interessant zijn te weten of er plannen bestaan om een nieuwe kaaimuur afwaarts van de brug aan te leggen ?

Zo ja, wat zullen de grootte en de omvang van dit werk zijn ?

Tegen wanneer is de aanvang van deze werken voorzien ?

Antwoord :

De studie voor het bouwen van de nieuwe kaaimuur afwaarts van de brug te Temse op de linkeroever is geëindigd en de aanbesteding zal in het begin van 1964 kunnen plaats vinden.

De bouw van een kaaimuur over een lengte van 250 meter is in deze aanbesteding opgenomen. Het aanpassen der spoor- en wegverbindingen en het in orde brengen van het kaaivlak kon niet terzelfder tijd geschieden doordat de inlichtingen nopens de spoorverbinding ontbraken. Deze werken zullen echter in de loop van 1964 aanbesteed worden, om alle werken gelijktijdig te doen klaar komen.

De aanvang der werken kan derhalve voorzien worden voor het eerste semester van 1964.

Vraag :

In artikel 64.603 worden 15 miljoen frank vastleggingskredieten en 6 miljoen frank betalingskredieten uitgetrokken voor de droogmakingswerken in de Verenigde Polders van het Land van Waas. Kunnen hieromtrent meer gedetailleerde gegevens worden verstrekt over de werken die in 1964 zullen worden uitgevoerd ?

Antwoord :

De 15 miljoen frank, uitgetrokken op het ontwerp van buitengewone begroting, dienen voor de voortzetting der droogmakingswerken in de polders, welke reeds in 1949 werden aangevangen door het graven van de zogenaamde waterloop der Hoge Landen, die de afwatering van het poldergebied der Hoge Landen met een oppervlakte van 6.817 ha mogelijk maakt.

Bedoelde waterloop werd reeds gegraven van het Militair Bassin aan de Schelde tot aan de streekweg n° 22 te Vrasene.

De werken worden bestudeerd en uitgevoerd door de technische dienst van de provincie Oost-Vlaanderen. Deze dienst heeft voor 1964 in het vooruitzicht de voltooiing van het 3° gedeelte van lot XI, nl. het vak gelegen tussen de streekweg n° 23 en de Pijzelbeek, en de aanvang van de werken van lot XII dat de grondwerken omvat van het vak : « Pijzelbeek-Blockstraatbeek » met inbegrip van de bouw der kunstwerken in dit vak.

Dit program moet nog voortgezet worden in 1965 en volgende jaren.

Vraag :

Op de begroting komt een terugvorderbaar krediet voor ten gunste van de Dienst van de Scheepvaart.

Wanneer geschiedde er reeds een terugbetaling en hoeveel bedroeg deze laatste ?

Welke overeenkomst werd hieromtrent afgesloten met de Dienst van de Scheepvaart ?

Antwoord :

Tot nog toe geschiedde er geen terugbetaling op de door de Staat aan de Dienst van de Scheepvaart toegekende voorschotten.

Aucune convention écrite n'existe à ce sujet.

L'octroi de crédits à l'organisme précité est réglé par arrêté royal, leur remboursement dépend évidemment des possibilités financières de l'organisme.

Question :

Barrages.

Les barrages existants en Belgique sont-ils suffisants pour la distribution d'eau ?

Que prévoit-on pour l'extension de la distribution d'eau potable ?

Est-il possible d'obtenir une indication du nombre de communes qui bénéficient déjà d'eau potable et de celles qui n'en reçoivent pas encore ?

L'eau potable devrait être uniquement destinée aux habitations, tandis que les industries ne devraient disposer que d'eau industrielle.

On pourrait collecter les eaux polluées, les purifier pour les mettre ensuite à la disposition des industries.

Réponse :

La question posée n'est pas du ressort du Ministère des Travaux publics, mais bien du Ministère de la Santé publique.

Au sein de ce dernier Ministère, le Conseil Supérieur des Distributions d'Eau s'est vu confier la mission d'étudier la question de l'approvisionnement en eau du pays.

Lorsque ce Conseil aura déterminé les besoins en eau potable et industrielle du pays, le Gouvernement pourra charger le département des Travaux publics de construire les barrages-réservoirs dont la réalisation est éventuellement nécessaire pour couvrir ces besoins, et devra en assurer le financement.

En attendant, un premier crédit de 5 millions de francs a été inscrit au budget pour permettre le début d'une étude géologique approfondie du site choisi pour le barrage des deux Ourthes. Il est en effet certain, dès à présent, que le Conseil Supérieur des Distributions d'Eau conclura à la nécessité absolue de construire de nouveaux barrages-réservoirs si le pays ne veut pas se voir placé, dans quelques années, devant une pénurie grave en eau.

Question :

Un crédit de 5 millions de francs est prévu pour le barrage de l'Ourthe.

Que fera-t-on de ce crédit en 1964 ?

Réponse :

Le crédit de 5 millions de francs prévu pour le barrage de l'Ourthe est destiné à financer les travaux de sondages nécessaires à l'étude du barrage.

La connaissance du terrain du point de vue géologique est indispensable pour entreprendre cette étude en connaissance de cause.

Question :

Quelles sont les prévisions en matière d'édification de stations d'épuration sur la Lys et sur l'Escaut ?

Dienaangaande bestaat geen enkele schriftelijke overeenkomst.

Het toekennen van kredieten aan voormelde instelling wordt geregeld bij koninklijk besluit, de terugbetaling ervan hangt vanzelfsprekend af van haar financiële mogelijkheden.

Vraag :

Stuwdammen.

Volstaan de in België bestaande stuwdammen voor de waterbedeling ?

Welke plannen bestaan er met het oog op de uitbreiding van de drinkwatervoorziening ?

Kan worden opgegeven hoeveel gemeenten reeds aangesloten zijn bij de drinkwatervoorziening en hoeveel er nog niet bij aangesloten zijn ?

Het drinkwater zou uitsluitend bestemd moeten zijn voor de woningen, terwijl de nijverheid slechts over industrieel water zou mogen beschikken.

Men zou het verontreinigd water kunnen opvangen, het zuiveren en het dan ter beschikking stellen van de nijverheid.

Antwoord :

Het antwoord op de gestelde vraag behoort niet tot de bevoegdheid van het Ministerie van Openbare Werken, maar wel van het Ministerie van Volksgezondheid.

In dit laatste Ministerie werd aan de Hoge Raad voor de Waterleidingen de taak toevertrouwd, het vraagstuk van 's lands watervoorziening te bestuderen.

Wanneer de Raad de behoeften van het land aan drinken en nijverheidswater zal hebben bepaald zal de Regering het departement van Openbare Werken kunnen belasten met de bouw van de stuwdammen die eventueel zullen nodig zijn om die behoeften te dekken; zij zal voor de financiering ervan instaan.

In afwachting werd een eerste krediet van 5 miljoen frank uitgetrokken op de begroting, om een aanvang te kunnen maken met een grondige geologische studie van de voor de stuwdam van de twee Ourthes vastgestelde plaats. Het is inderdaad van nu af zeker dat de Hoge Raad voor de Waterleidingen tot het besluit zal komen dat het absoluut noodzakelijk is nieuwe stuwdammen-waterreservoirs te bouwen indien men het land binnen enkele jaren een ernstig gebrek aan water wil besparen.

Vraag :

Er wordt een krediet van 5 miljoen frank uitgetrokken voor de stuwdam van de Ourthe.

Wat zal men met dit krediet doen in 1964 ?

Antwoord :

Het krediet van 5 miljoen frank, uitgetrokken voor de stuwdam van de Ourthe, is bestemd om de peilingswerken te financieren die nodig zijn voor de studie van de stuwdam.

De geologische terreinkennis is onontbeerlijk om deze studie met kennis van zaken te ondernemen.

Vraag :

Welke zijn de vooruitzichten wat betreft de oprichting van zuiveringsstations op de Leie en de Schelde ?

Réponse :

Ce problème est plutôt de la compétence du Ministère de la Santé publique mais doit être étudié en coordination avec le département des Travaux publics.

Selon le Ministre, la solution consistant à construire les stations d'épuration sur le cours inférieur de ces rivières a été abandonnée et on a préféré combattre la pollution à sa source. L'eau des égouts de diverses communes serait ainsi collectée pour être épurée avant son évacuation dans la rivière.

Les stations d'épuration sur la Lys seraient, par exemple, édifiées à Menin et à Courtrai.

Dans le cas de l'Espierre également, une solution semble être en vue.

Question :

Quand sera-t-il procédé aux travaux de dragage sur le Rupel ?

Pourra-t-on disposer alors des produits de dragage pour combler les fosses à argile de Boom ?

Où en est actuellement l'étude du problème des fosses à argile abandonnées de Boom ?

Réponse :

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.

Ce rapport préconisait, entre autres, l'usage des produits de dragage provenant des travaux de remise au gabarit du Rupel pour combler les fosses.

Question :

Deinze — Ancienne Lys.

Elle n'est pas encore polluée à l'heure actuelle. Les égouts des complexes d'habitations qui y sont en construction débouchent dans cette Ancienne Lys et, par conséquent, ce canal sera bientôt pollué.

Aucune mesure ne peut-elle être prise pour remédier à cette situation ?

Réponse :

Le département mène une enquête et prendra, en cas de nécessité, des mesures afin de sauvegarder la beauté naturelle de l'ancienne Lys sur le territoire des communes d'Astene et de Bachte-Maria-Leerne.

Antwoord :

Dit probleem behoort eerder tot de bevoegdheid van het Ministerie van Volksgezondheid, doch dient in samenwerking met het departement van Openbare Werken te worden bestudeerd.

Volgens de Minister werd afgezien van de oplossing om de zuiveringsstations op de benedenloop van deze rivieren te bouwen en werd er de voorkeur aan gegeven de verontreiniging bij haar oorsprong te bestrijden. Aldus zou het rioolwater van verschillende gemeenten worden opgevangen om gezuiverd te worden vóór zijn lozing in de rivier.

Bij voorbeeld zouden voor de Leie zuiveringsstations worden opgericht te Menen en te Kortrijk.

Voor de Spiere schijnt de oplossing thans ook in het verschiep te liggen.

Vraag :

Wanneer zal er overgegaan worden tot het uitvoeren van baggerwerken in de Rupel ?

Kan op dat ogenblik beschikt worden over de baggerspecie voor het vullen van de kleiputten te Boom ?

Hoe staat het op dit ogenblik met de studie van het probleem van de verlaten kleiputten te Boom ?

Antwoord :

Het program der werken, uit te voeren in 1964 op de Zeeschelde en haar bijrivieren, omvat o.m. herprofileringswerken op de Rupel door middel van baggerwerken.

De goede zandspecie, voortkomende van deze baggerwerken, zal opgespoten worden in de verlaten kleiputten van Boom.

Wat de studie van het probleem van de verlaten kleiputten te Boom en in het algemeen in de Rupelstreek betreft, werd in 1957 door de Minister van Economische Zaken een commissie opgericht om de toestand te onderzoeken die in de Rupelstreek door de intensieve exploitatie van de kleigronden is ontstaan.

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

Dit verslag wordt, met het oog op concrete voorstellen, in de verschillende departementen onderzocht.

Het gebruik van de baggerspecie, voortkomende van de herprofileringswerken op de Rupel, voor het opvullen der putten, werd o.m. in dit verslag voorgesteld.

Vraag :

Deinze — Oude Leie.

Op dit ogenblik nog niet beoedeld. De rioleringen van de er in opbouw zijnde woningcomplexen monden evenwel uit in deze Oude Leie, wat met zich zal brengen dat ook dit kanaal spoedig zal worden beoedeld.

Kunnen er geen maatregelen worden getroffen om dit te vermijden ?

Antwoord :

Door het departement wordt een onderzoek ingesteld en zo nodig zullen maatregelen worden getroffen ten einde het natuurschoon van de oude Leie op het grondgebied van de gemeenten Astene en Bachte-Maria-Leerne te vrijwaren.

Les autorisations d'évacuation d'eau dans cette rivière sont accordées par le département des Travaux publics, qui doit toutefois se mettre préalablement d'accord avec le Ministère de la Santé publique, lequel doit fixer les conditions auxquelles doivent répondre les eaux usées avant d'être évacuées dans la rivière. Il est évident que les conditions à fixer en la matière peuvent être établies de telle manière qu'elles rendront impossible la pollution de l'ancienne Lys, que ces évacuations aient lieu ou non par des égouts communaux.

III. — Bâtiments.

Question :

Centre administratif d'Alost.

Est-il exact que dans la Pontstraat des terrains ont été acquis ou le seront en vue de la construction d'un centre administratif ? A quelle date cette création peut-elle raisonnablement être prévue ?

Réponse :

Dans la Pontstraat, les terrains ont été acquis par acte en date du 31 janvier 1963 pour un montant de 13.500.000 francs.

Le 10 septembre 1963, ordre a été donné d'inviter les architectes privés à commencer l'étude de l'avant-projet.

Dès que cet avant-projet aura été approuvé, l'ordre d'établissement définitif des pièces d'adjudication pourra être donné.

Il n'est pas possible pour l'instant de fixer approximativement la date de l'adjudication.

Question :

Construction d'un nouveau bureau des postes à Alost.

Le 26 septembre 1963 a eu lieu au service provincial des bâtiments l'adjudication pour la construction du nouveau bureau des postes d'Alost I. Le Ministre a-t-il déjà pu marquer son accord sur le résultat de cette adjudication et a-t-il déjà approuvé la dépense ? A quelle date l'ordre de commencer les travaux pourra-t-il être donné ? Le bâtiment existant sera-t-il entièrement démoli ou ne devra-t-il être évacué qu'en partie ? Des mesures sont-elles prises en vue de la location d'un bâtiment de remplacement pendant les travaux.

Réponse :

L'adjudication a été lancée le 26 septembre 1963.

La plus basse soumission, d'un montant de 11.252.059 francs, a été approuvée et la dépense a été engagée.

Le soumissionnaire vient d'être invité à verser la caution et à fournir la preuve qu'il est en règle avec la sécurité sociale.

Dès que ces documents seront en possession de la Direction des Bâtiments de Gand, l'ordre de commencer les travaux pourra immédiatement être donné.

Le bureau des postes existant sera entièrement démoli, mais cette démolition se fera en deux phases, ce qui permettra de faire fonctionner normalement le service des postes du fait que les services installés dans la partie à démolir pourront chaque fois être transférés dans le bâtiment attenant, propriété de l'Etat.

De afgifte van vergunningen tot waterlozing in de bedoelde rivier geschiedt door het departement van Openbare Werken, dat evenwel vooraf overleg dient te plegen met het Ministerie van Volksgezondheid, hetwelk de voorwaarden moet vaststellen waaraan het afvalwater dient te voldoen alvorens in de rivier geloosd te worden. Het spreekt vanzelf dat de op dit gebied eventueel te bepalen voorwaarden zodanig opgevat zullen zijn, dat zij de verontreiniging van de oude Leie alleszins zullen voorkomen, ongeacht of die lozingen al dan niet geschieden via gemeenterioleringen.

III. — Gebouwen.

Vraag :

Oprichting van een nieuw postgebouw te Aalst.

Is het juist dat gronden in de Pontstraat werden aangeworven of zullen worden aangeworven voor de oprichting van een administratief centrum ? Wanneer mag de aanvang van dit werk redelijkerwijze worden verwacht ?

Antwoord :

De gronden in de Pontstraat zijn aangekocht bij akte dd 31 januari 1963 voor een bedrag van 13.500.000 frank.

Op 10 september 1963 werd opdracht gegeven architecten uit de particuliere sector uit te nodigen om een begin te maken met de studie van het voorontwerp.

Zodra dit voorontwerp zal zijn goedgekeurd, kan opdracht worden gegeven tot het definitief opmaken der aanbestedingsbescheiden.

Het is thans niet mogelijk de datum van aanbesteding bij benadering te bepalen.

Vraag :

Oprichting van een nieuw postgebouw te Aalst.

Op 26 september 1963 had bij de provinciale gebouwendienst de openbare aanbesteding plaats voor de oprichting van het nieuwe postgebouw Aalst I. Heeft de Minister reeds zijn instemming betuigd met de uitslag van deze aanbesteding en heeft hij de uitgave reeds goedgekeurd ? Wanneer zal bevel tot aanvang kunnen worden gegeven ? Wordt het bestaande gebouw volledig afgebroken of zal het slechts gedeeltelijk moeten worden ontruimd ? Worden er maatregelen getroffen voor het in huur nemen van een vervangingsgebouw tijdens de werken ?

Antwoord :

De aanbesteding werd uitgeschreven op 26 september 1963.

De laagste inschrijving, voor een bedrag van 11.252.059 frank, werd goedgekeurd en de uitgave vastgelegd.

De aannemer werd zo pas verzocht om de borgtocht te storten en tevens het bewijs voor te leggen dat hij in regel is met de sociale zekerheid.

Zodra deze bescheiden in het bezit van de Directie der Gebouwen te Gent zijn, kan het bevel tot aanvang van de werken onverwijld worden gegeven.

Het huidige postgebouw wordt volledig afgebroken, doch de afbraak geschiedt in twee fazen, zodat de postdienst normaal verder zal kunnen werken omdat de diensten, die zich in het af te breken gedeelte bevinden, telkens worden overgebracht naar het aanpalende gebouw, dat aan de Staat toebehoort.

Question :

Casernement de la Gendarmerie.

Quels crédits ont été prévus depuis 1962 pour l'achat, la reprise, la construction, l'amélioration des casernes de Gendarmerie ? Quels sont parmi ces crédits ceux qui ont été transférés à d'autres postes ? A quelle date ?

Quelle est la situation des immeubles de la Gendarmerie à Vorst (Campine), Turnhout-Beerse (Turnhout) ? Quels travaux y ont été effectués depuis le mois de juillet 1961 ? Pour quels montants ?

Comment envisage-t-on l'amélioration de la caserne de district à Geel ? Pour quelle date ? Quand la reprise par l'Etat ainsi que la modernisation et l'extension de la caserne de Gendarmerie à Westerlo auront-elles lieu ?

Réponse :

Un crédit global pour l'achat et la reprise d'immeubles est prévu pour les différents départements au budget du Ministère des Travaux Publics.

Les achats en question sont faits d'après une liste de priorité établie par l'état-major de la Gendarmerie.

Au budget de 1962, il était prévu initialement un crédit de 50 millions de francs au profit de la Gendarmerie, mais à la suite de transferts de crédits de 1961 à 1962, ce montant a été porté à 120 millions.

A la fin de 1962 un montant total de 152.280.159 francs avait été engagé définitivement en faveur de la Gendarmerie.

Le budget de 1963 prévoyait en principe un crédit de 50 millions de francs.

A la fin de 1963 un montant total de 71.140.727 francs a définitivement été engagé en faveur de la Gendarmerie.

— La caserne de Gendarmerie à Turnhout comprend des bâtiments qui sont cependant susceptibles de donner satisfaction à condition d'y effectuer régulièrement les travaux d'entretien nécessaires. Celle de Beerse est en mauvais état. Les services s'occupent d'un projet de reconstruction. Le programme de l'Etat-major de la Gendarmerie prévoit les travaux suivants :

Turnhout : Construction de garages pour 6 voitures ainsi que l'exécution des travaux d'entretien nécessaires;

Beerse : Construction d'un complexe administratif et de logements.

Les crédits nécessaires à ces travaux ont été prévus au budget de 1964.

La brigade de gendarmerie de Vorst (Campine) a été supprimée par arrêté royal du 12 mars 1963.

— Depuis le mois de juillet 1961 les travaux suivants ont été exécutés :

Turnhout : Travaux de peinture extérieurs pour 11.450 francs;

Entretien de toitures pour 164.443 francs.

Beerse : Travaux de peinture extérieurs pour 10.600 francs.

Travaux d'entretien pour 92.510 francs.

Installation de grilles d'aération pour 3.700 francs.

— En ce qui concerne la caserne de district à Geel, on s'oriente vers une nouvelle construction.

La procédure d'acquisition a toutefois dû être modifiée par suite de l'élargissement du domaine réservé à l'athénée

Vraag :

Kazernering Rijkswacht.

Welk waren de kredieten sinds 1962 uitgetrokken voor de aankoop, overname, bouw, verbetering van Rijkswachtkazernen ? Welke van die kredieten werden naar andere posten overgedragen ? Wanneer ?

Hoe is de toestand der Rijkswachtgebouwen te Vorst (Kempen), Turnhout-Beerse (Turnhout) ? Welke werken werden er uitgevoerd sinds juli 1961 ? Voor welke bedragen ?

Hoe is de verbetering der districtkazerne te Geel gepland ? Voor wanneer ? Wanneer overname door de Staat en modernisering-vergroting der Rijkswachtkazerne te Westerlo ?

Antwoord :

Op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken is een globaal krediet voor de aankoop en de overname van onroerende goederen uitgetrokken voor de verschillende departementen.

Deze aankopen worden gedaan volgens een lijst met prioriteit, opgesteld door de staf van de Rijkswacht.

Op de begroting voor 1962 was er aanvankelijk een krediet van 50 miljoen frank uitgetrokken voor de Rijkswacht, doch ingevolge overheveling van kredieten van 1961 naar 1962 werd dit bedrag gebracht op 120 miljoen.

Op het einde van 1962 was er een totaal bedrag van 152.280.159 frank definitief vastgelegd voor de Rijkswacht.

Op de begroting voor 1963 was in principe een krediet van 50 miljoen frank uitgetrokken.

Op het einde van 1963 werd een totaal bedrag van 71.140.727 frank definitief vastgelegd voor de Rijkswacht.

— De rijkswachtkazerne te Turnhout bestaat uit gebouwen, die evenwel voldoening kunnen schenken, mits regelmatig de vereiste onderhoudswerken te laten uitvoeren. Deze te Beerse bevindt zich in een slechte staat. De diensten houden zich bezig met een ontwerp voor nieuwbouw. Op het program van de Staf der Rijkswacht komen volgende werken voor :

Turnhout : Oprichten garages voor 6 voertuigen en uitvoering van de nodige onderhoudswerken;

Beerse : Bouwen van een administratief complex en woongelegenheden.

De nodige kredieten voor deze werken werden uitgetrokken op de begroting voor 1964.

De rijkswachtbrigade te Vorst (Kempen) werd afgeschaft bij koninklijk besluit van 12 maart 1963.

— Sinds juli 1961 werden de volgende werken uitgevoerd :

Turnhout : Buitenschilderwerken voor 11.450 frank;

Onderhoud der daken voor 164.443 frank.

Beerse : Buitenschilderwerken voor 10.600 frank;

Onderhoudswerken voor 92.510 frank;

Plaatsen verluchttingsroosters voor 3.700 frank.

Voor de districtskazerne te Geel wordt een nieuwbouw in het vooruitzicht gesteld.

De aan de gang zijnde aankoopprocedure diende echter gewijzigd te worden door de uitbreiding van de terreinen

royal attenante. Dans les prochains jours, une réunion avec l'administration communale de Geel sera convoquée, au cours de laquelle la question de l'acquisition du terrain sera débattue et définitivement réglée.

— Le département envisage, d'accord avec l'Etat-Major de la Gendarmerie, la construction d'une nouvelle caserne à Westerlo. Jusqu'à présent on n'est, toutefois, pas encore parvenu à trouver un terrain approprié.

La reprise, par l'Etat, de la caserne existante, ainsi que les travaux de démolition, de transformation et d'agrandissement indispensables, occasionneraient des dépenses élevées, tout en n'apportant qu'une solution de fortune.

Question :

Bâtiments scolaires.

Le pacte scolaire prévoit chaque année la création et presque inévitablement la construction d'un nombre important d'établissements scolaires.

L'expérience de ces dernières années nous montre que chaque fois à la rentrée scolaire les locaux ne sont pas prêts pour accueillir les élèves, soit :

— que les délais impartis aux travaux publics sont insuffisants ou que les décisions de création parviennent trop tard aux départements chargés de l'exécution;

— que les services ne sont pas suffisamment étoffés pour mener ces tâches à bonnes fins;

— que les entreprises, malgré les délais dans lesquels elles s'engagent, ne tiennent pas leurs promesses, quitte à supporter des amendes de retard, risques qui, paraît-il, sont inclus par eux dans leurs soumissions ?

En conséquence de ce qui précède et qui peut-être considéré comme une faillite, plairait-il à Monsieur le Ministre de dire ce que lui-même et ses services pensent mettre en œuvre pour remédier à cette situation qui porte préjudice au but assigné au pacte scolaire, à savoir permettre le libre choix du père de famille ?

Réponse :

L'Administration des Bâtiments exécute ponctuellement les programmes des constructions scolaires établis par les soins du département de l'Education Nationale et de la Culture.

Si les services ne sont pas suffisamment étoffés, il n'en reste pas moins que de nombreux documents sont prêts, dans les services, pour être mis en adjudication, mais par suite du manque de crédit du Fonds des Constructions scolaires, aucune suite favorable ne peut être réservée à ces dossiers.

Le Ministre fait remarquer que très souvent les programmes de constructions scolaires sont fournis par le département de l'Education Nationale et de la Culture au département des Travaux publics trop tardivement; nonobstant cette situation l'Administration des Bâtiments met tout en œuvre pour remédier à cet inconvénient et parvient dans la majorité des cas à faire exécuter les travaux dans les délais impartis et les locaux nécessaires sont mis à la disposition des élèves pour la rentrée des classes.

L'Administration des Bâtiments ne peut en aucun cas être rendue responsable si dans certaines localités les locaux ne sont pas prêts pour accueillir les élèves lors de la rentrée scolaire; elle exécute uniquement et en conformité

van het naastgelegen koninklijk atheneum. Eerstdaags wordt met het Gemeentebestuur van Geel een vergadering belegd waarop het probleem van de te verwerven bouwgrond zal ter sprake komen en definitief zal worden geregeld.

— Het departement neemt zich voor, in overleg met de Staf der Rijkswacht, te Westerlo een nieuwe kazerne op te richten. Tot op heden werd echter nog geen geschikt terrein gevonden.

De overname door de Staat van de bestaande kazerne, met daarbij de nodige afbraak-, verbouwings- en vergrotingswerken, zou hoge onkosten met zich brengen en ten slotte toch alleen maar een noodoplossing zijn.

Vraag :

Schoolgebouwen.

Krachtens het schoolpact moeten ieder jaar een belangrijk aantal onderwijsinstellingen worden opgericht en, bijna onvermijdelijk, worden gebouwd.

De ervaring van de laatste jaren leert dat bij het begin van het schooljaar telkenmale klaslokalen niet tijdig gereed komen omdat :

— de voor de openbare werken bepaalde termijnen te kort zijn, of de beslissingen inzake nieuwe oprichtingen te laat worden overgemaakt aan de departementen die met de uitvoering ervan zijn belast;

— de personeelsbezetting van de diensten onvoldoende is om de opgedragen taken tot een goed einde te brengen;

— de ondernemingen zich niet houden aan de aangegane verbintenissen met betrekking tot de opleveringstermijnen, op gevaar af van een geldboete wegens vertraging te moeten betalen, een risico dat, naar het schijnt, in het bedrag van de inschrijving is medegerekend.

Gelet op deze toestand, die als een volkomen mislukking kan worden beschouwd, verzoek ik de Minister mij mede te delen welke maatregel hijzelf en zijn diensten overwegen om een einde te maken aan de huidige stand van zaken, die afbreuk doet aan het doel van het schoolpact, namelijk de vrije keuze van het gezinshoofd mogelijk te maken.

Antwoord :

De programs voor schoolgebouwen, die door het departement van Nationale Opvoeding en Cultuur worden opgemaakt, worden nauwgezet door het Bestuur der Gebouwen uitgevoerd.

Hoewel de diensten onderbezet zijn, liggen talrijke aanbestedingsbundels gereed. De ontoereikende kredieten van het Fonds voor Schoolgebouwen maken het evenwel niet mogelijk er een gunstig gevolg aan te geven.

De Minister merkt op dat de programs voor het bouwen van scholen vaak te laattijdig door het departement van Nationale Opvoeding en Cultuur aan het departement van Openbare Werken worden overgemaakt; desondanks stelt het Bestuur der Gebouwen alles in het werk om die toestand te verhelpen en slaagt het erin, in de meeste gevallen de werken te doen uitvoeren binnen de opgelegde termijn en de nodige lokalen voor de hervatting der lessen ter beschikking van de leerlingen te stellen.

Het Bestuur der Gebouwen kan er in geen geval voor verantwoordelijk gesteld worden indien in sommige plaatsen de lokalen niet klaar zijn om de leerlingen te ontvangen bij de hervatting van de lessen; het voert enkel, en

aux instructions du Fonds des constructions scolaires le planning dressé par ce dernier.

D'autre part, étant donné la période de haute conjoncture et d'expansion économique que nous vivons actuellement, il est un fait évident que les entrepreneurs chargés d'exécuter des travaux pour le compte de l'Etat ne parviennent pas toujours, malgré les efforts louables qu'ils déploient, à obtenir au moment opportun les matériaux indispensables à l'exécution de leurs entreprises, ni la main-d'œuvre qualifiée qui fait défaut actuellement dans de nombreuses régions de notre pays.

Il en résulte que les entrepreneurs n'ont pas toujours la possibilité d'exécuter normalement les travaux qui leur sont confiés.

Compte tenu de toutes ces difficultés le département des Travaux publics se trouve dans l'obligation, pour chaque cas de retard où la responsabilité de l'adjudicataire est engagée, d'appliquer scrupuleusement les amendes prévues au cahier des charges régissant son entreprise.

Question :

Compte tenu des difficultés constatées pour la construction d'écoles de l'Etat, n'est-il pas indiqué de confier cette construction au département de l'Education Nationale et de la Culture ?

Réponse :

Les difficultés constatées résultent uniquement de l'insuffisance du crédit dont dispose le département de l'Education Nationale et de la Culture et du manque de main-d'œuvre qualifiée pour la bonne marche des entreprises.

Les études entamées par le département des Travaux publics dépassent considérablement les crédits prévus.

D'ailleurs, le département des Travaux publics dispose de nombreux projets qui peuvent être mis en adjudication immédiatement, à condition de disposer des crédits nécessaires.

Les difficultés ne seront donc pas résolues en confiant la construction au département précité.

Question :

Bâtiments scolaires.

Les crédits sont manifestement insuffisants. La loi du pacte scolaire prévoit un ajustement des crédits suite à l'évolution de l'index. A-t-on appliqué cette disposition ?

Réponse.

La question de l'ajustement des crédits est à l'examen.

Question :

Confort moderne dans la construction d'habitations sociales.

Le Gouvernement fait appel à une certaine discipline en ce qui concerne le budget extraordinaire, par exemple en matière de constructions d'habitations et d'autres dépenses connexes. Cette attitude serait justifiée par la hausse anormale des prix dans le secteur de la construction. Ceci n'empêche pas le Gouvernement de consacrer des centaines de millions à des cités, complexes et centres administratifs dont le coût est très élevé. Comment le Ministre peut-il

overeenkomstig de onderrichtingen van het Fonds voor de Schoolgebouwen, het door dit laatste opgestelde plan uit.

Anderdeels is het zeker dat, gelet op de periode van hoogconjunctuur en van economische expansie die wij thans beleven, de aannemers, die ermee belast zijn werken voor de Staat uit te voeren, er niet steeds in slagen, op het gepaste ogenblik het materieel te bekomen dat nodig is voor de uitvoering van het aangenomen werk, noch de geschoolde werkkrachten aan te werven waaraan thans in talrijke streken van het land gebrek heerst.

Daaruit volgt dat de aannemers niet altijd in de mogelijkheid verkeren om op normale wijze de werken uit te voeren die hen toevertrouwd werden.

Rekening houdend met al die moeilijkheden is het departement van openbare werken verplicht, voor ieder geval van vertraging waarbij de verantwoordelijkheid van de aannemer betrokken is, de in het bestek betreffende het werk bepaalde boeten strikt toe te passen.

Vraag :

Is het, wegens de bij het bouwen van Rijksscholen vastgestelde moeilijkheden, niet aangewezen de bouw ervan toe te vertrouwen aan het Departement van Nationale Opvoeding en Cultuur ?

Antwoord :

De vastgestelde moeilijkheden vloeien enkel voort uit de ontoereikendheid van de kredieten waarover het Departement van Nationale Opvoeding en Cultuur beschikt en uit het gebrek aan geschoolde werkkrachten die vereist zijn voor de goede gang van de aannemingen.

De door het departement van Openbare Werken uitgevoerde studies kosten merkkelijk meer dan de uitgetrokken kredieten.

Het departement van Openbare Werken heeft ten andere talrijke ontwerpen klaar die onmiddellijk in aanbesteding kunnen worden gegeven, op voorwaarde dat men over de nodige kredieten beschikt.

De moeilijkheden zullen dus niet worden opgelost door voornoemd departement met de bouwwerken te belasten.

Vraag :

Schoolgebouwen.

Het is duidelijk dat de kredieten niet volstaan. In de wet betreffende het schoolpact is bepaald dat de kredieten aan de evolutie van het indexcijfer zullen worden aangepast. Wordt deze bepaling toegepast ?

Antwoord :

De kwestie van de aanpassing van de kredieten wordt onderzocht.

Vraag :

Nutsvoorzieningen bij volkswoningbouw.

De Regering rekent op een zekere discipline inzake buitengewone begroting; zo bv. inzake woningbouw en andere uitgaven daarmee verbonden. Dit in verband met de abnormale stijging der prijzen in de bouwsector. Anderzijds wordt vastgesteld, dat de Regering honderden miljoen uitrekt voor kostelijke administratieve wijken, complexen, centra, enz... Hoe legt de heer Minister de paradox uit : enerzijds algemene remming in de sector van de volks-

expliquer ce paradoxe : d'une part, freinage généralisé dans le secteur des habitations sociales (même là où les prix sont normaux et la pénurie d'habitations se fait le plus sentir) et, d'autre part, presque feu vert pour les investissements dans les bâtiments publics ? Des chiffres comparatifs des dépenses en 1960, 1961, 1962 et 1963 seraient utiles. Y a-t-il un retard dans l'exécution de la loi dite Brunfaut ? Quelle en est l'ampleur ? Quel est l'ordre de grandeur des montants en cause ? Quelle est la répartition des dossiers et des montants respectifs, par province ?

Réponse :

Toutes proportions gardées, les investissements en matière de construction de bâtiments ont été plutôt minimes.

Les dépenses suivantes ont été opérées pour les bâtiments publics :

	1960	1961	1962	1963
Centres administratifs. — Administratieve centra)	1.000.000.000	112.000.000	466.000.000	405.000.000
Autres bâtiments publics. — Andere openbare gebouwen)		397.000.000	665.000.000	524.000.000
	1.000.000.000	509.000.000	1.131.000.000	929.000.000

Il est vrai que l'exécution de la loi Brunfaut a subi un léger retard à la suite de l'imputation tardive du crédit supplémentaire de 100.000.000 de francs afférant à l'année 1964.

Il faut, toutefois, souligner que tous les dossiers dont il s'agit ont été approuvés entretemps et que le retard disparaîtra complètement dès le début de 1964.

Question :

Hôpital académique à Gand.

Que reste-t-il à faire ?

Réponse :

En 1955 les travaux ont été estimés à 250 millions de francs et le programme suivant avait été arrêté :

1956	70.000.000
1957	50.000.000
1958	40.000.000
1959	60.000.000
1960	30.000.000
	250.000.000

Ces prévisions ont été ajustées et il était nécessaire d'inscrire, à partir de 1961, les crédits budgétaires suivants en vue de permettre la continuation des travaux :

1961	60.000.000
1962	50.000.000
1963	80.000.000

Actuellement, la dernière étude concernant les ajustements et les modifications en vue de l'achèvement total du complexe est connue et il sera nécessaire, compte tenu des

woningbouw (ook daar waar de prijzen normaal en de woningnood het grootst is) en anderzijds, nagenoeg de vrije teugel laten aan de in het oog springende investeringen voor openbare gebouwen ? Klare uitleg met een vergelijking tussen de uitgegeven bedragen ter zake in 1960, 1961, 1962 en 1963 ware gewenst. Is er achterstand bij de uitvoering van de zogenaamde wet Brunfaut ? Welke ? Voor welke bedragen ? Hoeveel dossiers per provincie, met de bedragen per provincie ?

Antwoord :

Ook in de sector van de bouw van openbare gebouwen zijn de investeringen eerder gering de laatste jaren.

De volgende uitgaven werden besteed aan openbare gebouwen :

Bij de uitvoering van de wet Brunfaut is er inderdaad een kleine vertraging ontstaan, ingevolge het laattijdig toekennen van het in 1964 vereiste bijkrediet van 100.000.000 frank.

Al de desbetreffende dossiers werden evenwel ondertussen reeds goedgekeurd en de achterstand zal volledig ingelopen worden begin 1964.

Vraag :

Academisch ziekenhuis te Gent.

Wat blijft er nog te doen ?

Antwoord :

In 1955 waren de werken op 250 miljoen geraamd en was het program opgesteld als volgt :

1956	70.000.000
1957	50.000.000
1958	40.000.000
1959	60.000.000
1960	30.000.000
	250.000.000

Deze ramingen werden aangepast, en van 1961 af moesten de volgende begrotingskredieten worden uitgetrokken om met de werken verder te kunnen gaan :

1961	60.000.000
1962	50.000.000
1963	80.000.000

Thans zijn de laatste berekeningen betreffende de aanpassingen en wijzigingen in verband met de volledige afwerking van het complex gekend, en daaruit volgt dat,

prix actuels, de prévoir dans les budgets ultérieurs, des crédits de l'ordre de 137 millions de francs.

Question :

Bâtiments de l'Etat.

Quel est le volume (par province) des dommages de guerre restant à restaurer ?

Réponse :

Depuis la fin de la guerre, des travaux de restauration de dommages de guerre pour un montant de 641 millions de francs ont été exécutés.

Il est prévu qu'un crédit de 340 millions de francs sera encore nécessaire à partir de 1964 pour terminer les travaux, à répartir comme suit par province :

Brabant	7.000.000
Flandre occidentale	23.000.000
Hainaut	308.000.000
Liège	2.000.000
	340.000.000

IV. — Urbanisme.

Question :

Constructions scolaires.

Quel est le montant des crédits prévus depuis 1962 pour le Fonds des bâtiments scolaires provinciaux et communaux ? Celui utilisé, par province, pendant ces années ? Celui encore disponible à l'heure actuelle ? N'est-il pas possible de réduire le délai prévu pour l'accord de principe et pour l'accord définitif ? Comment ?

La presse a fait état du point de vue du Ministre de l'Education nationale et de la Culture au sujet du transfert à son département des attributions d'enquête à tous les échelons. Pourrions-nous obtenir des précisions à ce sujet ?

Réponse :

Depuis 1960, conformément aux dispositions de la loi du 29 mai 1959, un crédit de 600 millions a été mis annuellement à la disposition du Fonds des bâtiments scolaires provinciaux et communaux.

Pour 1962 et 1963, les montants suivants ont été engagés :

Provinces	1962	1963
—	—	—
Anvers	159.207.784	88.104.592
Brabant	68.825.121	128.810.259
Hainaut	97.691.464	102.031.213
Liège	69.349.959	117.972.810
Limbourg	17.962.573	23.062.720
Luxembourg	5.905.982	5.298.711
Namur	8.004.255	7.734.294
Flandre orientale	9.119.307	13.025.315
Flandre occidentale	12.502.100	15.271.081

A l'heure actuelle, une somme de 580.858.797 francs est encore disponible.

gelet op de huidige prijzen, op de volgende begrotingen kredieten ten belope van 137 miljoen zullen moeten worden uitgetrokken.

Vraag :

Rijksgebouwen.

Hoeveel oorlogsschade blijft er (per provincie) nog te herstellen ?

Antwoord :

Sedert het einde van de oorlog zijn voor 641 miljoen frank werken voor het herstel van oorlogsschade uitgevoerd.

Voor het beëindigen van de werken zal vanaf 1964 nog een krediet van 340 miljoen nodig zijn, dat per provincie te verdelen is als volgt :

Brabant	7.000.000
West-Vlaanderen	23.000.000
Henegouwen	308.000.000
Luik	2.000.000
	340.000.000

IV. — Stedebouw.

Vraag :

Scholenbouw.

Hoeveel kredieten werden sinds 1962 uitgetrokken voor het Fonds der provinciale en gemeentelijke schoolgebouwen ? Hoeveel werden er gebruikt in die jaren, per provincie ? Hoeveel is nu nog beschikbaar ? Kan de termijn voor principiële en definitieve instemming niet worden verkort ? Hoe ?

De pers heeft gewag gemaakt van de opvatting van de Minister van Nationale Opvoeding en Cultuur aangaande de overheveling van de onderzoeksbevoegdheid op elk niveau naar zijn departement. Kunt U hieromtrent geen uitleg geven ?

Antwoord :

Sinds 1960 werd er, overeenkomstig het bepaalde in de wet van 29 mei 1959, jaarlijks een krediet van 600 miljoen ter beschikking gesteld van het Fonds der provinciale en gemeentelijke schoolgebouwen.

De volgende bedragen werden in 1962 en 1963 vastgelegd :

Provinces	1962	1963
—	—	—
Antwerpen	159.207.784	88.104.592
Brabant	68.825.121	128.810.259
Henegouwen	97.691.464	102.031.213
Luik	69.349.959	117.972.810
Limburg	17.962.573	23.062.720
Luxemburg	5.905.982	5.298.711
Namen	8.004.255	7.734.294
Oost-Vlaanderen	9.119.307	13.025.315
West-Vlaanderen	12.502.100	15.271.081

Thans is er nog 580.858.797 frank beschikbaar.

La réduction éventuelle des délais de promesse de principe et de promesse définitive de subventions est subordonnée à plusieurs conditions, notamment la stricte observation par les administrations locales intéressées des directives et instructions de l'autorité supérieure.

En ce qui concerne la procédure actuellement en vigueur, il y a lieu de tenir compte des dispositions de la loi du 29 mai 1959, et notamment de l'article 19, qui prévoit expressément l'intervention de deux départements.

Question :

Qu'a-t-on fait au sujet de l'étude pour l'aménagement du territoire dans la région de la Dendre ?

Réponse :

Par contrats des 20 novembre 1959, 8 décembre 1960 et 10 avril 1962, l'étude du survey du plan régional d'aménagement de la région de la Dendre, a été confiée à la s. p. r. l. Sodegec.

Comme prévu contractuellement, le survey complet fut terminé et déposé avant le 11 juillet 1963.

Par conséquent, grâce aux données rassemblées, on dispose à présent, entre autres :

- d'une carte synthétique des zones d'habitations géographiquement délimitées;
- d'une carte synthétique des zones agricoles;
- d'une synthèse économique (agriculture, industrie, commerce et services);
- d'une synthèse sociologique;
- d'une prévision démographique;
- d'une prévision des besoins de l'agriculture, de l'industrie, du commerce, des services, etc...;
- d'un programme de synthèse.

Il va de soi que les commissaires pourront prendre connaissance de cette étude volumineuse auprès de l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire.

Question :

Ringvaart.

Au sujet du développement régional, il y a lieu de constater que plusieurs instances s'occupent des lotissements. Ainsi Veneco, autant que les instances officielles, développe une activité dans ce domaine.

N'y a-t-il pas lieu de poursuivre une coordination ?

L'aménagement devrait être réalisé au plus tôt dans la région du Ringvaart.

Réponse :

En ce qui concerne le secteur Ringvaart-Section Nord, il existe un plan de zoning, approuvé par arrêté royal du 17 avril 1962 dans le cadre de la loi du 18 juillet 1959, relative à l'expansion économique.

Tant l'acquisition des terrains que l'aménagement de l'infrastructure de la zone industrielle furent pris en charge par l'Etat et les crédits nécessaires sont disponibles; ces travaux sont d'ailleurs déjà en voie d'exécution.

Jusqu'à présent, aucun projet de lotissement des terrains n'est élaboré, ce qui serait d'ailleurs prématuré.

De gebeurlijke verkorting van de termijnen voor principiële en vaste belofte van toelage hangt af van meerdere factoren, o.m. het door de betrokken lokale besturen stipt in acht nemen van de onderrichtingen en richtlijnen van de Hogere Overheid.

Wat de van kracht zijnde procedure betreft, dient er rekening te worden gehouden met het bepaalde in de wet van 29 mei 1959, met name artikel 19, dat het optreden van twee departementen uitdrukkelijk voorschrijft.

Vraag :

Hoever is de studie gevorderd in verband met de ruimtelijke ordening in de Denderstreek ?

Antwoord :

Bij overeenkomsten van 20 november 1959, 8 december 1960 en 10 april 1962 werd de surveystudie voor het gewestelijk plan van aanleg van de Denderstreek toevertrouwd aan de p. v. b. a. Sodegec.

Zoals in de overeenkomst was bedongen, was de volledige survey klaar en neergelegd vóór 11 juli 1963.

Derhalve beschikt men thans, dank zij de verzamelde gegevens o.m. over :

- een synthetische kaart van de geografisch afgebakende woningzones;
- een synthetische kaart van de landbouwzones;
- een economische synthese (landbouw, nijverheid, handel en diensten);
- een sociologische synthese;
- een demografische prognose;
- een prognose van de behoeften van de landbouw, de nijverheid, de handel, de diensten, enz.);
- een synthese-program.

Het spreekt vanzelf dat de leden kennis kunnen nemen van deze omvangrijke studie bij het Bestuur van de Stedebouw en van de Ruimtelijke Ordening.

Vraag :

Ringvaart.

In verband met de gewestelijke ontwikkeling stelt men vast dat verscheidene instanties zich bezighouden met de verkavelingen. Zo ageert Veneco zoveel op dit gebied als de officiële instellingen.

Dient er geen coördinatie te worden nagestreefd ?

In de streek van de Ringvaart dient men ten spoedigste tot een ordening te komen.

Antwoord :

Wat het Noordervak van de Ringvaart betreft, bestaat er een zoneplan, dat goedgekeurd werd bij koninklijk besluit van 17 april 1962 in het raam van de wet van 18 juli 1959 op de economische expansie.

De Staat heeft het op zich genomen de gronden aan te kopen en de infrastructuur van de nijverheidszone in te richten; de nodige kredieten zijn beschikbaar. Deze werken zijn trouwens reeds in uitvoering.

Tot op heden werd nog geen verkaveling van de gronden gepland; dit ware trouwens voorbarig.

Il va de soi toutefois qu'en ce qui concerne l'installation des industries dans cette zone, Veneco, de par son activité, est indiqué pour agir en collaboration étroite avec les départements des Affaires Economiques et des Travaux publics, ce qui se fait déjà à l'heure actuelle.

Question :

Aménagement du Territoire.

Quelles zones sont prévues le long du Ringvaart, le long du canal Gand-Terneuzen et au nord de Gand pour la construction d'habitations; quelles zones ont été réservées à l'industrie ?

Réponse :

Les plans d'aménagement ont réservé un grand nombre de zones d'habitations sur toute l'étendue de l'agglomération gantoise.

Il en va de même pour les zones industrielles mais avec la réserve que celles-ci restent localisées sur la rive droite du canal Gand-Terneuzen et du Ringvaart, section nord.

Ces problèmes seront toutefois étudiés dans leur ensemble dans le cadre du plan de secteur de la région gantoise et de la zone du canal dont l'étude sera très prochainement entamée.

Question :

Comment se présente le programme de 400 millions de francs, prévu pour les zones industrielles ?

Réponse :

Il n'est pas possible d'établir un programme en la matière.

Le montant de 400 millions de francs sera affecté en 1964 aux travaux d'infrastructure terminés des zonings cités ci-après : Hautrage, Grobbendonk, Harnoncourt (Cellulose des Ardennes), Zwijndrecht, Genk, Seneffe, Manage, Campine méridionale-Hageland, « Ringvaart de Gand, secteur Nord », Basse-Meuse, Furnes, Malines, canal Gand-Terneuzen, Ath, Herstal, Lommel.

Question :

Quelle est actuellement le point de vue du Ministre en ce qui concerne l'octroi de subsides pour la construction de parkings ?

Réponse :

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 de 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 limi-

Doch het ligt voor de hand dat, inzake inplanting van nijverheden in deze zone, Veneco, wegens zijn activiteit, aangewezen is om in nauwe samenwerking met de departementen van Economische Zaken en van Openbare Werken op te treden. Dit is thans reeds het geval.

Vraag :

Ruimtelijke ordening.

Welke zones werden voorbehouden voor woningbouw langs de Ringvaart, het kanaal Gent-Terneuzen en ten noorden van Gent? Welke zones werden voorbehouden voor de nijverheid?

Antwoord :

In de plannen van aanleg is over de gehele Gentse agglomeratie voorzien in een groot aantal woningzones.

Hetzelfde geldt voor de nijverheidszones, onder dit voorbehoud echter dat zij gelokaliseerd blijven op de rechteroever van het kanaal Gent-Terneuzen en van het Noordervak van de Ringvaart.

Deze problemen zullen echter in hun geheel worden bestudeerd in het streekplan « Het Gentse en Kanaalzone », waarvan de studie eerlang zal worden aangevat.

Vraag :

Geef het program van de 400 miljoen frank, uitgetrokken voor de industriezones ?

Antwoord :

Het is niet mogelijk ter zake een program op te maken.

Het bedrag van 400 miljoen frank zal in 1964 besteed worden aan de klaargekomen infrastructuurwerken van de hieronder vermelde zonings: Hautrage, Grobbendonk, Harnoncourt (Cellulose des Ardennes), Zwijndrecht, Genk, Seneffe-Manage, Zuiderkempen-Hageland, Ringvaart Gent-Noordervak, Basse-Meuse, Veurne, Mechelen, kanaal Gent-Terneuzen, Ath, Herstal, Lommel.

Vraag :

Wat is de huidige opvatting van de Minister inzake het toekennen van toelagen voor het aanleggen van parkeerplaatsen ?

Antwoord :

De drukte van het autoverkeer in de grote steden en agglomeraties maakt het aanleggen van talrijke parkeerplaatsen dringend noodzakelijk.

Luidens het besluit van de Regent van 2 juli 1949 betreffende de Staatstussenkomenst inzake toelagen voor het uitvoeren van werken door de ondergeschikte besturen, is de Minister van Openbare Werken bevoegd om voor de gemeenten bestemde toelagen te verlenen, te ordonnanceren en te vereffen voor het aanleggen van parkeerterreinen, voor zover bedoelde werken deel uitmaken van een bij koninklijk besluit goedgekeurd plan van aanleg.

Tot op heden hebben slechts zeer weinig gemeenten gebruik gemaakt van die mogelijkheid, daar hun actie op

tées 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.

Question :

Quels sont les crédits inscrits au budget pour les travaux subsidiés ? Prière de faire une comparaison entre les crédits de 1963 et 1964.

Réponse :

Crédit inscrit au budget de 1964 : 1.200.000.000 de francs.

Crédit inscrit au budget de 1963 : 1.130.000.000 de francs.

Question :

Les résultats d'adjudication concernant les travaux exécutés par les pouvoirs subordonnés dépassent souvent les estimations établies par ces pouvoirs.

M. le Ministre décide dans ces cas la réadjudication.

Lors de la réadjudication, les prix sont souvent plus élevés que lors de la première adjudication.

Quelles sont les mesures que M. le Ministre envisage afin d'éviter ces cas anormaux ?

Réponse :

Les prix introduits lors d'une adjudication sont examinés de très près lorsque le résultat dépasse considérablement l'estimation établie par l'administration.

S'il en résulte que l'administration a sous-estimé le coût des travaux, le résultat est néanmoins approuvé.

Certains adjudicataires essaient cependant d'augmenter trop considérablement les prix normaux. Il faut combattre cette tendance.

dit gebied beperkt wordt zowel door hun financiële middelen als door de strenge voorschriften van voornoemd Regentsbesluit.

Gezien de ingewikkelde aard van het probleem werd een werkgroep opgericht, samengesteld uit gemeentelijke mandatarissen en ambtenaren en uit ambtenaren van het departement van Openbare Werken, om de verschillende aspecten van het vraagstuk der verdeling van deze toelagen te bespreken.

Uit de werkzaamheden van deze werkgroep is gebleken dat het noodzakelijk is de bevoegdheden van de Minister van Openbare Werken, zoals die zijn vastgelegd in het besluit van de Regent van 2 juli 1949, op dit gebied aanzienlijk uit te breiden.

Gezien het gebrek aan beschikbare gronden in de grote centra en de beperkte financiële mogelijkheden van de gemeenten, is het aangewezen de financiële hulp van de Staat niet te beperken tot de aanleg van parkeerterreinen, doch die uit te breiden tot het optrekken van de daartoe vereiste gebouwen.

Een ontwerp van koninklijk besluit, waarbij de modaliteiten van toekenning van de toelagen worden bepaald, is thans aan de bevoegde instanties voorgelegd en zal eerst-daags worden bekendgemaakt.

Het vereiste krediet werd uitgetrokken op artikel 10 van de begroting van het departement van Openbare Werken.

Vraag :

Welke kredieten werden op de begroting uitgetrokken voor werken, waaraan toelagen worden verleend ? Gelieve een vergelijking te maken tussen de kredieten voor 1963 en 1964.

Antwoord :

Op de begroting voor 1963 uitgetrokken krediet : 1.130.000.000 frank.

Op de begroting voor 1964 uitgetrokken krediet : 1.200.000.000 frank.

Vraag :

De aanbestedingsuitslagen voor werken, uitgevoerd door de ondergeschikte besturen, overschrijden vaak de door deze besturen opgestelde ramingen.

In dergelijke gevallen beslist de Minister tot een nieuwe aanbesteding over te gaan.

Bij een nieuwe aanbesteding nu liggen de prijzen dikwijls hoger dan bij de eerste.

Welke maatregelen overweegt de Minister om deze abnormale gevallen te voorkomen ?

Antwoord :

De bij een aanbesteding opgegeven prijzen worden aandachtig onderzocht, wanneer de uitslag in aanzienlijke mate de door het bestuur opgestelde raming overschrijdt.

Indien blijkt dat het bestuur de kosten van de werken heeft onderschat, wordt de uitslag goedgekeurd.

Sommige aannemers trachten nochtans de normale prijzen al te zeer op te drijven. Deze neiging moet worden bestreden.

Question :

Travaux exécutés par les administrations provinciales et communales.

Il existe un arriéré considérable dans le traitement des dossiers concernant les subsides de tous genres dus par l'Etat aux administrations locales. Pour ces dernières, cette situation est souvent fort préjudiciable. Quelle est l'importance de cet arriéré ? Quelle en est la raison ? Comment le Ministre envisage-t-il d'y remédier ?

Le délai pendant lequel l'adjudicataire est tenu par son offre, est prévu dans le cahier des charges. En général, il est de 90 jours. On prétend que les examens effectués par les services provinciaux ainsi que par le(s) département(s) prennent souvent plus de temps. Est-ce exact ? Pourquoi ce délai plus long ? La période comprise entre la mise en adjudication et l'engagement par le département peut-elle être réduite ? De quelle manière ?

Quels ont été les résultats de l'examen promis naguère au sujet des services techniques provinciaux, habilités à établir eux-mêmes des dossiers pour les communes, à donner leur avis à ce sujet et à les contrôler, ce qui aboutit à les rendre juge et partie dans la même cause ?

Le Ministre peut-il donner un aperçu et citer le nombre, par catégorie, des dossiers de travaux en provenance des provinces et des administrations communales :

a) qui attendent au département son accord de principe;

b) qui sont examinés actuellement au département conformément à ses promesses fermes de crédit (D. G., routes, urbanisme, écoles, églises, etc.), et ce par province ?

Quel montant, par province, représentent ces dépenses pour les 5 dernières années ?

Quels sont les critères en vigueur pour ces travaux ?

Quelles communes ont obtenu dans les 5 dernières années des subsides supérieurs à ce qui est normalement prévu (65 ou 35 %) ? Donner la nature et les raisons de ces subsides.

*Réponse :**Examen des dossiers.*

1) Le montant des subsides demandés par les administrations locales est toujours notablement supérieur aux fonds accordés par le Parlement : en conséquence, de nombreuses communes doivent attendre des mois, voire des années, avant de voir agréer leur demande de subsides.

2) Même dans les limites des crédits disponibles, il existe un retard dans la liquidation des affaires.

Les causes en sont :

- a) la pénurie persistante de personnel;
- b) le fait que les dossiers sont parfois incomplets;
- c) les faits suivants :

— au stade de la promesse définitive de subsides : normalement, le délai de 90 jours peut être respecté pour autant que les administrations, maîtresses de l'ouvrage, constituent convenablement le dossier, notamment en y ajoutant une analyse détaillée des soumissions et des prix de-

Vraag :

Werken uitgevoerd door provincie- en gemeentebesturen.

Er is een grote achterstand bij het behandelen der dossiers voor allerhande staats-toelagen aan de plaatselijke besturen. Zulks is voor deze laatste dikwijls zeer nadelig. Hoe groot is die achterstand ? Welk is de reden ervan ? Hoe denkt de heer Minister dit te verhelpen ?

De termijn gedurende welke de aannemer door zijn bod gebonden blijft is in de lastenboeken bepaald en bedraagt gewoonlijk 90 dagen. Er wordt beweerd dat de onderzoeken in de provincie en op het (de) departement (en) dikwijls langer duren. Is dat juist ? Waarom duurt dat langer ? Kan deze tijdsparre tussen aanbesteding en vastlegging door uw departement verkort worden ? Hoe ?

Welk is het resultaat van het onderzoek dat destijds beloofd werd inzake de provinciale technische diensten, welke nog gemachtigd worden, zelf dossiers voor de gemeenten op te maken, deze ook zelf te adviseren en te controleren, waardoor ze terzelfder tijd rechter en partij zijn ?

Kan de her Minister een overzicht geven en getallen, per soort, van de dossiers der werken vanwege provincie- en gemeentebesturen :

a) die op zijn departement wachten op zijn principiële instemming;

b) die thans, volgens zijn vaste toezegging van toelage, op zijn departement in behandeling zijn (O. S., wegen, stedenbouw, scholen, kerken, enz.), dit per provincie ?

Welke bedrag vertegenwoordigen deze uitgaven per provincie over de laatste 5 jaren ?

Welk zijn de geldende criteria voor deze werken ?

Welke gemeenten bekwamen de laatste 5 jaren een hogere toelage dan normaal vastgesteld is (65 of 35 %) ? Aard en redenen op te geven.

*Antwoord :**Behandeling der dossiers.*

1) Het bedrag der door de lokale besturen aangevraagde toelagen is steeds een meervoud van de door het Parlement ter beschikking gestelde gelden : vandaar dat vele gemeenten maanden of zelfs jaren moeten wachten om hun vraag om toelage te zien inwilligen.

2) Zelfs binnen de perken van de beschikbare kredieten is er inderdaad vertraging bij de afwerking der zaken.

De oorzaken hiervan zijn :

- a) blijvend tekort aan personeel;
- b) de dossiers zijn soms onvolledig;
- c) de volgende feiten :

— in het stadium van de definitieve toezegging van toelagen : de termijn van 90 dagen kan normaal geëerbiedigd worden, voor zover de opdrachtgevende besturen het dossier samenstellen zoals het hoort, nl. met bijvoeging van een omstandige ontleding van de aanbiedingen en gevraag-

mandés, ce qui est absolument nécessaire dans la conjoncture actuelle. En fait, le département se voit le plus souvent contraint de demander des renseignements complémentaires.

— d'ailleurs, les dossiers d'adjudication sont trop souvent transmis au département par les Gouverneurs avec un certain retard (2 à 3 mois après l'ouverture des soumissions).

— *Fonctionnement des services techniques provinciaux.*

Cette question est de la compétence du Ministre de l'Intérieur et de la Fonction publique.

Données statistiques.

Les renseignements demandés sont donnés ci-après — du moins approximativement. Des informations plus détaillées demanderaient des calculs et des recherches de longue durée, ce qui accroîtrait encore le retard dénoncé.

Critères observés pour l'octroi des subsides.

Surtout l'importance et le degré d'urgence des travaux.

1) Nombre de projets pour lesquels sont attendues des promesses de principe d'intervention de l'Etat (subsides) et la réparation des dommages de guerre : ± 1.700 .

2) Nombre de promesses de principe à commuer en promesses fermes (subsides et réparation des dommages de guerre) : ± 600 .

3) Montants engagés (en millions de francs) au cours des 5 dernières années (approximatifs pour 1963) :

1959 :

Réparation des D. G. : 200;

Subsides : 1.882 (y compris les travaux exécutés par les chômeurs).

1960 :

Réparation des D. G. : 200;

Subsides : 1.357.

1961 :

Réparation des D. G. : 175;

Subsides : 1.233.

1962 :

Réparation des D. G. : 150;

Subsides : 1.693.

1963 :

Réparation des D. G. : 129;

Subsides : 1.668.

4) Subsides majorés : les renseignements demandés requièrent des travaux longs et compliqués, qui ne peuvent être entrepris actuellement.

de prix, wat vooral in de huidige conjunctuur volstrekt noodzakelijk is. In feite is het departement meestal verplicht aanvullende inlichtingen te vragen;

— overigens worden de aanbestedingsdossiers al te dikwijls door de heren Gouverneurs niet tijdig (2 à 3 maanden na de opening van de aanbiedingen) aan het departement overgemaakt.

Werking van de provinciale technische diensten.

Deze kwestie behoort tot de bevoegdheid van de Minister van Binnenlandse Zaken en van het Openbaar Ambt.

Statistische gegevens.

De gevraagde inlichtingen worden — bij benadering althans — hieronder verstrekt. Meer gedetailleerde inlichtingen zouden tijdrovende berekeningen en opzoeken vergen, die de aangeklaagde vertraging nog zouden doen vergroten.

Criteria die in acht genomen worden voor de toekenning van de toelagen :

Voor al het belang en de dringende aard der werken.

1) Aantal ontwerpen die wachten op principiële toezeggingen van Staatstussenkost (toelagen) en herstel van oorlogsschade) : ± 1.700 .

2) Aantal principiële beloften die in vaste toezeggingen moeten worden omgezet (toelagen en herstel van oorlogsschade) : ± 600 .

3) Vastgelegde bedragen (in miljoen frank) in de laatste 5 jaren (benaderend voor 1963) :

1959 :

Herstel van O. S. : 200;

Toelagen : 1.882 (met inbegrip van de door werklozen uitgevoerde werken).

1960 :

Herstel van O. S. : 200;

Toelagen : 1.357.

1961 :

Herstel van O. S. : 175;

Toelagen : 1.233.

1962 :

Herstel van O. S. : 150;

Toelagen : 1.693.

1963 :

Herstel van O. S. : 139;

Toelagen : 1.668.

4) Verhoogde toelagen : de gevraagde inlichtingen vergen een ingewikkeld en tijdrovend werk, dat thans niet kan worden verricht.

Question :

Zone industrielle («Ringvaart à Gand»).

Le Gouvernement a prévu un crédit de 106 millions de francs pour la section nord du « Ringvaart ». Quels sont les travaux déjà en cours et que reste-t-il encore à faire ?

Réponse :

Dans cette zone, les travaux du « Kale » sont en cours au nord du « Ringvaart »; l'expropriation des terrains dans ce quartier est également en cours de réalisation, et tout permet de prévoir qu'elle sera complètement terminée au début du mois de mai 1964.

Au sud du « Ringvaart », il ne peut, dans les circonstances actuelles, être envisagé de commencer la réalisation des expropriations avant le 1^{er} mai 1964.

Les travaux de remblayage à exécuter dans cette partie ne pourront être entamés avant juin-juillet 1965 par suite du manque de terres.

En ce qui concerne la construction de la route industrielle dont l'étude est pratiquement terminée, elle ne peut être envisagée qu'après la fin des travaux de remblayage dans cette zone.

Question :

Zoning industriel d'Aalter.

Quels travaux d'infrastructure sont envisagés ?

Réponse :

Le dossier de cette affaire vient d'être déposé et est actuellement encore à l'étude.

Question :

Urbanisme.

La nouvelle législation crée beaucoup de difficultés aux communes qui ne sont pas outillées pour son application.

Réponse :

En ce qui concerne les difficultés que les communes rencontrent lors de l'application de la loi sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme — difficultés résultant du fait qu'elles ne disposent pas des services nécessaires — il y a lieu d'attirer l'attention sur le fait que la loi n'a pas aggravé cette situation. En effet, sous le régime de l'arrêté-loi du 2 décembre 1964, environ 1.900 communes furent déjà chargées de l'élaboration de plans d'aménagement généraux et particuliers de leur territoire.

Quant aux autres communes (763) — les plus petites en superficie et en population — qui, contrairement au régime précédent, sont, à l'heure actuelle, également obligées d'élaborer des plans d'aménagement, le Ministre estime indiqué d'attirer l'attention sur les dispositions de l'article 14 de la loi qui permet au Roi de dispenser les communes de moins de 1000 habitants de l'obligation précitée.

D'ailleurs, le Roi peut décider, sur proposition du Conseil communal en question, qu'une commune déterminée soit dispensée de l'élaboration de son plan général d'aménagement.

Au surplus, plusieurs communes peuvent s'associer, conformément à la loi du 1^{er} mars 1962, en vue de dresser un plan général d'aménagement commun.

Vraag :

Industriezone (Ringvaart Gent).

De Regering heeft een krediet van 106 miljoen frank uitgetrokken voor het noordervlak van de Ringvaart. Welke werken zijn reeds in uitvoering en wat dient er nog gedaan te worden ?

Antwoord :

In bedoelde zone zijn ten noorden van de Ringvaart de werken aan de Kale in uitvoering; ook de onteigening der gronden in deze streek is in volle verwezenlijking en het laat zich aanzien dat men hiermee tegen begin mei 1964 zal klaarkomen.

Ten zuiden van de Ringvaart kan, in de huidige omstandigheden, met de onteigeningen vermoedelijk niet aangevangen worden vóór 1 mei 1964.

Met de uit te voeren aanaardingswerken in dit gedeelte zal bij gebrek aan grondspeciën geen aanvang kunnen gemaakt worden vóór juni-juli 1965.

Wat het aanleggen van de industrieweg betreft, waarvan de studie praktisch beëindigd is, dit kan slechts worden overwogen nadat de aanaardingswerken in deze zone zullen uitgevoerd zijn.

Vraag :

Industriezoning te Aalter.

Welke infrastructuurwerken worden overwogen ?

Antwoord :

Het dossier over deze zaak is pas ingediend en is nog steeds in onderzoek.

Vraag :

Stedebouw.

De nieuwe wetgeving brengt voor de gemeenten, die niet uitgerust zijn voor de toepassing ervan, grote moeilijkheden met zich.

Antwoord :

In verband met de moeilijkheden van de gemeenten bij de toepassing van de wet op de ruimtelijke ordening en de stedebouw, ingevolge het gebrek aan de vereiste diensten moet erop gewezen worden dat de wet deze toestand niet heeft verergerd, aangezien reeds onder de gelding van de besluitwet van 2 december 1946 ongeveer 1.900 gemeenten opdracht kregen algemene en bijzondere plannen van aanleg voor hun grondgebied op te stellen.

Wat de andere gemeenten (763) betreft — de kleinste in oppervlakte en bevolkingsdichtheid — die, in tegenstelling met de vroegere regeling, thans ook verplicht zijn plannen van aanleg op te stellen, acht de Minister het dienstig te wijzen op het bepaalde in artikel 14 van de wet, waarbij de Koning wordt gemachtigd gemeenten met minder dan 1.000 inwoners van de bovenvermelde verplichting vrij te stellen.

De Koning kan overigens, op voorstel van de betrokken gemeenteraad, beslissen dat een bepaalde gemeente vrijgesteld is van het opstellen van haar algemeen plan van aanleg.

Bovendien kunnen verscheidene gemeenten zich, overeenkomstig de wet van 1 maart 1962, verenigen om een gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg op te maken.

Le Ministre est convaincu que pour aider les communes qui se trouveraient devant des difficultés insurmontables, en rapport avec l'application de la loi sur l'Urbanisme, la politique à poursuivre serait de stimuler la création d'associations intercommunales.

Jusqu'à présent, environ 500 communes furent dispensées de l'obligation de dresser des plans d'aménagement et très nombreuses sont les communes qui ont déjà décidé, avec l'approbation du Roi, de s'associer dans le but de mettre en application la loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

Question :

Un membre de la Commission pose les questions suivantes à propos de la politique qu'il convient de mener en matière foncière.

Quelle est, d'une manière générale, l'évolution, en chiffres bruts et en pourcentages, du prix des terrains à bâtir au cours des dix dernières années ?

Ladite évolution diffère-t-elle selon les provinces et/ou les régions ?

Réponse :

Le département ne dispose pas d'éléments d'information relatifs à cette question.

Question :

Est-il possible que la spéculation foncière puisse encore être pratiquée dans le cadre de l'application des lois, de celle sur l'Urbanisme, par exemple ? De quelle manière ?

Réponse :

Aucune loi n'interdit d'acheter des terrains avec l'intention de tirer profit de leur revente. La législation sur l'urbanisme confère aux autorités le seul pouvoir d'interdire les constructions lorsque celles-ci se révèlent indésirables pour des motifs d'ordre économique et social ou pour des raisons d'hygiène.

Question :

Le Ministre n'estime-t-il pas qu'étant donné le prix des terrains de construction et la spéculation dont ceux-ci font l'objet, les droits individuels de bon nombre de citoyens peu aisés (entre autres, le droit élémentaire à une maison sur le territoire de leur pays) sont compromis ?

Réponse :

Le prix des terrains à bâtir dans certaines régions constitue, il va sans dire, une entrave pour les citoyens peu fortunés.

Question :

N'y aurait-il pas lieu de faire une proposition en ce sens dans le cadre de la réforme constitutionnelle annoncée ?

Réponse :

Le texte de la Constitution n'empêche nullement l'adoption de lois destinées à procurer des terrains à bâtir aux personnes peu fortunées.

Het is de overtuiging van de Minister dat, om de gemeenten te helpen die voor onoverkomelijke moeilijkheden staan bij de toepassing van de wet op de stedenbouw, de te volgen politiek er moet in bestaan de oprichting van intercommunale verenigingen te bevorderen.

Tot op heden werden ongeveer 500 gemeenten vrijgesteld van de verplichting plannen van aanleg op te stellen, en vrij talrijke gemeenten hebben reeds, met de goedkeuring van de Koning, beslist zich te verenigen met het oog op de uitvoering van de organieke wet op de ruimtelijke ordening en de stedenbouw.

Vraag :

Een lid stelt volgende vragen in verband met het te voeren grondbeleid.

Welk is in algemene trekken de evolutie der bouwgrondprijzen in ons land, sinds de laatste tien jaren, in absolute cijfers en procenten ?

Is die evolutie verschillend naar gelang van de provincien en/of streken ?

Antwoord :

Het departement bezit geen gegevens omtrent dit probleem.

Vraag :

Biedt de toepassing van de wetten, bv. op de Stedenbouw, nog mogelijkheden tot grondspeculatie ? Hoe ?

Antwoord :

Geen enkele wet verbiedt de aankoop van gronden met de bedoeling uit de verkoop daarvan winst te halen. De wetgeving op de stedenbouw verleent alleen bevoegdheid aan de overheden om het bouwen te weren waar dit om economische, sociale of gezondheidsredenen niet wenselijk is.

Vraag :

Meent de Minister niet dat, gelet op de bouwgrondprijzen en de bouwgrondspeculatie, de persoonlijke rechten van vele niet begoede burgers daardoor in het gedrang komen (o.m. het elementaire recht op een woongelegenheden op het grondgebied van hun land) ?

Antwoord :

De prijs van de bouwgrond in bepaalde streken is vanzelfsprekend een rem voor de minder begoede burgers.

Vraag :

Dient hieromtrent niets te worden voorgesteld in het kader van de aangekondigde grondwetswijziging ?

Antwoord :

De grondwettelijke tekst vormt geen beletsel voor het goedkeuren van wetten die het verschaffen van bouwgrond aan minder begoeden tot doel zouden hebben.

Question :

Les services provinciaux d'urbanisme et/ou les collèges des bourgmestre et échevins ont-ils, dans le cadre de la législation belge, le droit d'imposer, outre les dispositions relatives à l'urbanisme, d'autres dispositions, telles que p. ex. :

— la limitation dans le temps, sous peine de déchéance, de la faculté, fondée sur l'autorisation du remembrement ou sur l'autorisation de bâtir, de vendre un ou plusieurs lots de terrain ?

— la limitation dans le temps du droit de bâtir sur les différentes parcelles de terrain, restriction à laquelle s'ajouterait ou non l'obligation de payer, à l'administration publique ayant octroyé l'autorisation, une certaine indemnité restant à fixer ?

Réponse :

a) Les autorités ne sont pas habilitées à limiter dans le temps le droit de vente de parcelles de terrain.

b) Ces autorités ne sont pas davantage compétentes pour limiter dans le temps le droit de bâtir sur un terrain.

Question :

Quelle politique le Gouvernement entend-il mener, dans l'intérêt des gens de condition modeste, en ce qui concerne les terrains à bâtir ?

Réponse :

Jusqu'à présent, le Gouvernement n'a pas adopté une politique en matière de terrains à bâtir. L'avis fourni en 1961 au Premier Ministre par le Conseil central de l'Economie n'a pas encore été suivi de mesures légales. Le Ministre se propose toutefois d'étudier la question du financement d'une politique foncière.

Question :

Sait-on que plusieurs tribunaux belges accordent, pour des terrains à bâtir, des indemnités atteignant le double et davantage encore des sommes figurant aux rapports des receveurs de l'Enregistrement et des Domaines, et même aux rapports des Comités d'achat d'immeubles de l'Etat, ces rapports ayant toujours pour base, quant aux prix et époques, des points de comparaison raisonnables ?

Réponse :

On n'ignore pas qu'un certain nombre de tribunaux inclinent à allouer des indemnités d'expropriation supérieures aux montants proposés par les receveurs des Domaines ainsi que par les Comités d'achat.

Question :

Le Ministre n'estime-t-il pas d'une urgente nécessité que le Gouvernement, dans une affaire d'une telle importance, prenne l'initiative de soumettre à l'approbation du Parlement des mesures légales nouvelles et mettre celles-ci à exécution ?

Réponse :

Tout comme les deux prédécesseurs du Ministre actuel, MM. Vanaudenhove et Merlot, qui ont fait à ce sujet des

Vraag :

Hebben de provinciale diensten van Stedebouw en/of de colleges van burgemeester en schepenen, binnen de perken der Belgische wetgeving, het recht, inzake verkavelingsvergunningen, naast stedenbouwkundige voorschriften, ook andere voorschriften op te leggen, b.v. :

— het op de verkavelings- of bouwvergunning steunende recht tot verkoop van een of meer kavels, te beperken in de tijd, op straffe van verval der verleende vergunning ?

— het recht tot bouwen op de verschillende percelen te beperken in de tijd, en in samenhang daarmee de verplichting tot het betalen van een bepaalde, vast te stellen schadevergoeding aan het openbaar bestuur, dat de vergunning verleende ?

Antwoord :

a) De overheid heeft niet het recht de verkoop van kavels te beperken in de tijd.

b) Evenmin is zij bevoegd om het recht om op een grond te bouwen, te beperken in de tijd.

Vraag :

Welk beleid voert de Regering, inzake bouwgronden, ten bate van de personen met bescheiden inkomsten ?

Antwoord :

De regering heeft tot nog toe geen bouwgrondbeleid uitgestippeld. Het advies dat de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven in 1961 verstrekke aan de Eerste Minister heeft nog niet geleid tot wettelijke maatregelen. De Minister is evenwel van plan de kwestie van de financiering van een grondbeleid ter hand te nemen.

Vraag :

Is het geweten, dat meerdere Belgische rechtbanken, vergoedingen voor bouwgronden toekennen, welke het dubbele en meer nog bedragen van wat voorkomt in de schattingsverslagen van de Ontvangers der Registratie en Domeinen en zelfs van de Comités tot aankoop van onroerende goederen voor rekening van de Staat, welke nochtans steeds gebaseerd zijn op redelijke vergelijkingspunten, wat prijzen en tijdstip betreft ?

Antwoord :

Het is geweten dat sommige rechtbanken geneigd zijn hogere onteigeningsvergoedingen toe te kennen dan de bedragen voorgesteld door de Ontvangers der Domeinen en door de Aankoopcomités.

Vraag :

Oordeelt de Minister het niet dringend nodig dat in deze hoogst belangrijke en nijpende aangelegenheid, de Regering het initiatief neemt om terzake nieuwe wettelijke maatregelen ter goedkeuring aan het Parlement voor te leggen en dan ook door te voeren ?

Antwoord :

Zoals zijn twee voorgangers, de heren Vanaudenhove en Merlot, die daaromtrent verklaringen hebben afgelegd

déclarations devant les Chambres législatives, le Ministre incline à croire que les communes ainsi que les associations et organismes de droit public ayant compétence pour effectuer les achats de terrains en vue de l'implantation d'industries, en vue du logement ou en vue d'autres objectifs devaient être armés pour mener une politique foncière. Cette question est une de celles qu'il désire soumettre en tout premier lieu à la Commission nationale de l'Urbanisme, dont les articles 3 et 4 de la loi du 29 mars 1962 prévoient la création.

Question :

Un membre de la Commission désire savoir quelles mesures sont envisagées en vue de hâter l'approbation des permis de lotir.

Réponse :

Le Ministre rappelle tout d'abord qu'en vertu des dispositions de l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 19 avril 1962, le fonctionnaire délégué dispose d'un délai de 70 jours pour émettre un avis sur les autorisations de lotir.

Il ne faut pas perdre de vue que ces 70 jours représentent en fait un délai beaucoup moins long, puisqu'il faut en déduire les samedis et les dimanches.

Il ne semble pas que l'on puisse adresser un reproche quelconque à l'administration lorsqu'elle formule ses avis dans le délai fixé par les dispositions légales et réglementaires.

Si l'on veut se rappeler que, lorsqu'il s'agit d'une dizaine de parcelles, une autorisation de lotir ne peut être examinée sérieusement qu'après une enquête sur place, la fixation de prescriptions urbanistiques et l'examen de la convention qui doit être conclue avec la commune en ce qui concerne les charges que le demandeur doit supporter, le Ministre estime que l'administration fait déjà un effort pour traiter ces affaires dans le délai prévu.

Il est évident que lorsqu'il s'agit de lotissements plus petits, ceux-ci sont examinés dans des délais beaucoup plus brefs, et si le membre de la Commission connaît quelques cas où un retard se serait produit, le Ministre serait reconnaissant de les lui faire connaître.

Question :

Un membre de la Commission désire savoir quelle instance est responsable du retard dans l'application de la loi Brunfaut.

Réponse :

Le retard qui se produit dans certains cas dans l'application de la loi Brunfaut au département des Travaux publics est dû aux causes générales suivantes :

- 1) les crédits accordés chaque année sont parfois insuffisants. Dès le second semestre, des difficultés se présentent parfois dans l'approbation des adjudications; on est obligé de demander des crédits supplémentaires, lesquels sont toujours accordés. Mais cette procédure peut provoquer un léger retard;
- 2) vu les prix élevés, certains travaux ont dû être remis plusieurs fois en adjudication;
- 3) dans certains cas, l'étude des projets a été ralentie par la défaillance de leurs auteurs;
- 4) des difficultés techniques en ce qui concerne les goûts, l'épuration des eaux et les canalisations d'eau potable empêchent dans certains cas un examen rapide.

in de Wetgevende Kamers, is de huidige Minister de mening toegedaan dat de gemeenten en publiekrechtelijke verenigingen en instellingen die bevoegd zijn om grond aan te kopen voor industrievestiging, voor huisvesting en andere doeleinden, in staat moeten worden gesteld om een grondbeleid te voeren. Deze kwestie is een van de allereerste die hij wenst voor te leggen aan de Nationale Commissie voor de Ruimtelijke Ordening, waarvan de oprichting bepaald is in de artikelen 3 en 4 van de wet van 29 maart 1962.

Vraag :

Een lid went te vernemen welke maatregelen worden overwogen om de goedkeuring te bespoedigen van de verkavelingsaanvragen.

Antwoord :

De Minister herinnert er vooreerst aan dat, krachtens het bepaalde in artikel 1 van het koninklijk besluit van 19 april 1962, de gemachtigde ambtenaar over een termijn van 70 dagen beschikt om advies uit te brengen nopens de verkavelingsaanvragen.

Hierbij dient men niet uit het oog te verliezen, dat bedoelde 70 dagen eigenlijk veel minder betekenen, vermits er de zater- en zondagen dienen van afgetrokken te worden.

Er kan bezwaarlijk een verwijt worden gericht tot het bestuur wanneer het zijn adviezen, binnen de door de wettelijke en reglementaire bepalingen gestelde termijn, uitbrengt.

Indien men in aanmerking neemt dat een verkavelingsaanvraag, wanneer het een tiental percelen geldt, slechts ernstig kan worden behandeld na onderzoek ter plaatse, vastlegging van de stedenbouwkundige voorschriften en behandeling van de overeenkomst welke met de gemeente moet worden afgesloten aangaande de door de aanvrager te dragen lasten, is de Minister van oordeel dat het bestuur reeds een inspanning doet om dergelijke zaken binnen de gestelde termijn te behandelen.

Het behoeft geen betoog dat kleinere verkavelingen in een veel kortere termijn worden afgehandeld, en indien het lid bepaalde gevallen kent, waarbij vertraging in het spel is, zou de Minister hem dank weten hem die te laten kennen.

Vraag :

Een lid wenst te vernemen welke instantie verantwoordelijk is voor de vertraging bij de toepassing van de wet Brunfaut.

Antwoord :

De vertraging die zich in bepaalde gevallen bij de toepassing van de wet Brunfaut voordoet in het departement van Openbare Werken, is te wijten aan de volgende algemene oorzaken :

- 1) de kredieten die jaarlijks ter beschikking worden gesteld zijn soms onvoldoende. Vanaf de tweede helft van het jaar worden soms moeilijkheden ondervonden om de aanbestedingen goed te keuren; bijkredieten dienen te worden gevraagd en deze worden steeds toegestaan. Maar die procedure kan een kleine vertraging met zich brengen;
- 2) gezien de hoge prijzen moesten verschillende werken meerdere malen worden heraanbesteed;
- 3) In sommige gevallen werd de studie der ontwerpen vertraagd door falende ontwerpers;
- 4) technische moeilijkheden in verband met rioleringen, waterzuivering en drinkwaterleidingen, beletten de spoedige afhandeling van enkele gevallen.

La carence de certaines administrations communales en matière d'expropriation ou d'approbation de leur participation dans l'exécution des travaux est une autre raison qui a retardé le début des travaux.

Les seuls cas connus où des maisons n'ont pu être édifiées par suite d'une déficience dans l'équipement se limitent aux points suivants :

— Tamise : quartier Cauwersburg — distribution d'eau : les travaux ont à nouveau été remis en adjudication à cause des prix trop élevés.

L'approbation sera donnée en janvier 1964.

— Lanklaar : Quartier « Noteboom ». Les travaux adjudugés en juillet 1963 n'ont pu être entamés du fait que la commune ne dispose pas de crédits pour réaliser les expropriations nécessaires et pour payer sa part dans la construction des égouts.

Des pourparlers sont en cours entre la commune et l'entrepreneur pour pouvoir entamer les travaux après l'hiver.

— Tournai : Cité jardin du Maroc — extension.

L'auteur du projet a été désigné le 7 février 1962 par le Ministre, sur proposition de la ville de Tournai et après présentation des références nécessaires. Toutefois, il a fait preuve d'une grande incompétence technique. Avec l'assistance de l'Administration de l'Urbanisme, le projet est presque terminé maintenant.

L'adjudication peut être attendue pour les premiers mois de 1964.

— Pittem — « Oostwijk » — Distribution d'eau.

L'équipement du quartier requiert d'abord la construction d'une canalisation d'aménée depuis Tielt, pour laquelle des négociations sont en cours.

— Burst : Quartier « Stokt ». Les travaux de voirie sont en cours.

Les travaux de distribution d'eau dans le quartier sont tributaires de l'aménagement de tout le réseau de la commune (en cours).

— Buggenhout : On dispose seulement depuis peu des terrains nécessaires à l'aménagement de l'évacuation des eaux d'égouts.

Adjudication dans les premiers mois de 1964.

Question :

Reconversion économique.

Le budget actuel prévoit 400 millions de crédits d'engagement et 20 millions de crédits de paiement. Le programme des travaux ainsi que le coût de ceux-ci peuvent-ils être indiqués ? Quels crédits et travaux sont transférés de 1963 à 1964 ?

Quelle est la signification exacte et la destination du crédit de 410 millions pour le rééquipement du Borinage ?

Quels travaux sont prévus par le crédit de 375 millions (expropriations) et celui de 181 millions (divers) ? Où seront-ils exécutés ?

Pourquoi le budget ne prévoit-il pas un crédit pour la route de l'Etat Turnhout-Geel-Diest, qui, selon le plan A. R. C. cité ci-avant, serait exécuté par priorité ?

Idem pour le détournement de cette route à Kasterlee (le tracé est prêt). Idem pour le détournement à Geel.

Combien de temps se passera-t-il encore avant que le détournement prévu de la route de l'Etat soit réalisé à Westerlo ?

Het ingebreke blijven van sommige gemeentebesturen voor de onteigening of de goedkeuring van hun aandeel in de uitvoering der werken heeft eveneens de aanvang der werken vertraagd.

De enkele aangehaalde gevallen waarin de huizen wegens gebrek aan uitrusting niet konden worden betrokken, beperken zich tot de volgende :

— Temse : wijk Cauwersburg - Waterleiding : de werken werden wegens te hoge prijzen heraanbesteed.

De goedkeuring volgt in januari 1964.

— Lanklaar : Wijk « Noteborn ». De in juli 1963 aanbestede werken konden niet worden aangevangen, daar de gemeente over geen kredieten beschikt om de nodige onteigeningen te doen en om haar aandeel te betalen in de rioolafvoerleiding.

Onderhandelingen met gemeente en aannemer zijn aan de gang om de werken te kunnen aanvangen na de winter.

— Doornik : Cité jardin du « Maroc » — uitbreiding.

De ontwerper werd op voorstel van de stad Doornik en na voorlegging van de nodige referenties op 7 februari 1962 door de Minister aangesteld. Hij gaf echter blijk van kennelijke technische onbevoegdheid. Dank zij de hulp van het Bestuur van de Stedebouw is het ontwerp nu bijna klaar.

De aanbesteding mag in de eerste maanden van 1964 worden verwacht.

— Pittem : « Oostwijk ». Waterleiding.

De uitrusting van de wijk vergt vooraf de aanleg van een toevoerleiding vanuit Tielt, waarvoor de onderhandelingen aan de gang zijn.

— Burst : Wijk « Stokt ». De wegeniswerken zijn in uitvoering; voor de waterleidingswerken in de wijk wacht men op de aanleg van het volledig net in de gemeente (in uitvoering).

— Buggenhout : De nodige gronden voor aanleg van de rioolwaterafvoer werden slechts onlangs ter beschikking gesteld.

Aanbesteding in de eerste maanden van 1964.

Vraag :

Economische omschakeling.

400 miljoen vastleggingskredieten zijn op de huidige begroting uitgetrokken en 20 miljoen betalingskredieten. Kan het programma der werken en de kosten daarvan worden opgegeven ? Welke kredieten en werken worden overgedragen van 1963 naar 1964 ?

Welk is de juiste betekenis en bestemming van het krediet van 410 miljoen voor wederuitrusting van de Borinage ?

Welke werken worden gedekt door het krediet van 375 miljoen (ontteigeningen) en 181 miljoen (allerlei) ?

Waarom komt op de begroting geen krediet voor de rijksweg Turnhout-Geel-Diest voor, die volgens hoger aangehaald goedgekeurd A. R. C. plan bij voorrang zou worden uitgevoerd ?

Idem voor de omleiding van deze baan te Kasterlee (tracé is klaar). Idem voor de omleiding te Geel.

Hoelang zal het nog duren voor de geplande omleiding van de rijksweg te Westerlo verwezenlijkt wordt ?

Quand et comment la route de l'Etat Herselt-Averbode, qui a déjà coûté tant de vies humaines, sera-t-elle mise en état convenable? Même remarque au sujet de Meerhout en ce qui concerne notamment l'accès à l'autoroute.

On s'occupe du planning régional et par secteur de la Campine méridionale. Ne faudrait-il pas en confier le soin à l'Intercommunale existante et reconnue de la Campine méridionale?

On prévoit en 1964, dans cette région-test, la construction d'une route d'exploitation et d'un chemin de fer industriel dans la zone industrielle du canal. Ne peut-il être procédé à une expropriation plus rapide des terrains industriels à Oevel et à Olen? Sinon les prix des terrains monteront rapidement.

Le Ministre peut-il dire combien de crédits l'Etat a consacré jusqu'à présent aux travaux d'infrastructure: a) du Borinage, b) de la Campine méridionale?

Quels travaux sont prévus par les articles 64.694 + 695 du budget? Où se situent-ils?

Réponse :

Le crédit de 400.000.000 de francs sera affecté au financement de la construction et l'équipement de zones industrielles ainsi qu'à d'autres œuvres d'infrastructure qui, dans le cadre de l'expansion économique, ont déjà été acceptés par le Comité Ministériel de Coordination Economique et Sociale ou qui seront encore adoptés au cours de l'exercice 1964.

Parmi les projets déjà adoptés, citons ici les travaux et expropriations pour les zones industrielles de Hautrage, Grobbendonk, Harnoncourt, Zwijndrecht, Genk, Seneffe-Manage, Campine méridionale, Hageland, « Ringvaart » de Gand-section nord, Basse-Meuse, Furnes, Deurne, Malines, canal Gand-Terneuzen, Ath, Herstal et Lommel.

— Tous les crédits encore disponibles des exercices 1962 et 1963 sont reportés à l'exercice 1964.

— Pour les crédits de 375.000.000 francs et 181.000.000 francs, qui ne se rapportent pas à la reconversion économique, aucun programme obligatoire n'a été élaboré.

Le montant prévu pour les expropriations est affecté à des travaux inscrits au programme de 1964 et à des travaux à exécuter dans un proche avenir.

Le crédit de 181.000.000 francs est destiné à des travaux imprévus et à toutes sortes de dépenses minimales, dont la diversité rend impossible la rédaction d'un programme.

— Le programme a été modifié. La construction de la route « Geel punt-Turnhout » doit être exécutée de toute urgence.

Le tracé du détournement de cette route à Kasterlee a été fixé en effet, mais ni les plans d'expropriation ni les projets ne sont terminés, de sorte que l'inscription d'un crédit pour l'exécution des travaux en 1964 ne semble pas justifiée.

Une enquête concernant le trafic a été organisée à Geel en vue de déterminer le lieu de départ et la destination des usagers de la route. L'examen des résultats vient de se terminer. Les conclusions seront tirées sous peu. Ce n'est que par après que le tracé des détournements à prévoir pourra être déterminé. Ici on est donc arrivé moins loin encore et il ne s'indique pas de prévoir des crédits.

— La priorité doit être accordée au tronçon Geel-Punt-Geel et aux détournements à Geel.

Wanneer en hoe wordt de « rijksdodenweg » Herselt-Averbode in fatsoenlijke staat gebracht? Idem te Meerhout, o.a. voor de toegang tot de autosnelweg?

Men werkt aan streek- en gewestplanning in de Zuiderkempens. Ware het niet goed de zorg daarvoor op te dragen aan de bestaande en erkende Intercommunale der Zuiderkempens?

In voornoemd testgebied is de aanleg van een uitbaaningsweg en een industriespoor in de industriezone van het kanaal in het vooruitzicht gesteld voor 1964. Kan niet vlugger worden overgegaan tot onteigening der industrie-gronden te Oevel en Olen, daar anders de grondprijzen sterk zullen worden opgedreven?

Kan de heer Minister mededelen, hoeveel kredieten tot nog toe door de Staat besteed werden aan infrastructuurwerken van: a) de Borinage, b) de Zuiderkempens?

Welke werken, en waar, worden gedekt door de begrotingsartikelen 64.694 + 695?

Antwoord :

Het krediet van 400.000.000 frank zal worden aangewend voor de financiering van de aanleg en uitrusting van nijverheidszones alsmede andere infrastructuurwerken die, in het kader der economische expansie, door het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale coördinatie reeds werden goedgekeurd of in de loop van het dienstjaar 1964 nog zullen goedgekeurd worden.

Vermelden wij ter zake, als reeds goedgekeurd, de werken en onteigeningen voor de nijverheidszones van Hautrage, Grobbendonk, Harnoncourt, Zwijndrecht, Genk, Seneffe-Manage, Zuiderkempens, Hageland, Ringvaart Gent-Noordervak, Basse-Meuse, Veurne, Deurne, Mechelen, Kanaal Gent-Terneuzen, Ath, Herstal en Lommel.

— Alle nog beschikbare kredieten der dienstjaren 1962 en 1963 worden overgedragen naar het dienstjaar 1964.

Voor de kredieten van 375.000.000 frank en 181.000.000 frank, die geen betrekking hebben op de economische omschakeling, is geen bindend program uitgewerkt.

Het voor de onteigeningen bepaalde bedrag wordt aangewend voor de werken, op het program van 1964 ingeschreven, of voor werken die in een naaste toekomst dienen te worden uitgevoerd.

Het krediet van 181.000.000 frank is bestemd voor onvoorziene werken en allerlei kleine uitgaven, die in hun diversiteit een program onmogelijk maken.

— Het program werd gewijzigd. De aanleg van de weg Punt Geel-Turnhout dient inderdaad hoogdringend te worden uitgevoerd.

Het tracé voor de omleiding van deze baan te Kasterlee werd inderdaad vastgelegd, doch er zijn noch onteigenings-plans, noch ontwerpen opgemaakt, zodat ook hier het uit-trekken van een krediet voor het uitvoeren der werken in 1964 niet verantwoord scheen.

Er werd dit jaar een verkeersonderzoek ingericht te Geel om herkomst en bestemming der weggebruikers na te gaan. Het onderzoek der gegevens is zo pas beëindigd. De besluiten worden eerstdaags getrokken. Pas daarna kan het tracé worden bepaald voor de wegomleggingen die te voorzien zijn. Hier staat men dus nog minder ver en heeft het geen zin kredieten uit te trekken.

— De voorrang dient gegeven te worden aan het weg-vak Geel-Punt Geel en aan de wegomlegging te Geel.

Une solution doit être trouvée le plus rapidement possible afin d'éviter la difficile traverse de Geel aux usagers venant des directions de Geel Punt (autoroute) et se rendant à Turnhout et à Mol. Les autres détournements peuvent ensuite être abordés, et parmi eux celui de Westerloo et ce dans la mesure où des crédits sont disponibles.

— Les travaux de modernisation, limités à l'assiette actuelle, ont été mis en adjudication le 5 décembre dernier, et l'approbation suivra très prochainement.

Un revêtement noir de 6 mètres de large entre des bandes latérales de béton de 0,50 mètre sera construit. Les plantations disparaîtront.

Le réseau routier des environs de Meerhout fait l'objet d'études dans ses voies d'accès à l'autoroute.

Le Ministre a prié l'Administration compétente de lui faire rapport sur la question du planning régional et par secteur dans la Campine méridionale.

— Dans la mesure où la chose est matériellement possible, tous les terrains dont l'expropriation est prévue dans la zone industrielle sont achetés ou expropriés le plus rapidement possible par le Comité d'Achat.

La crainte exprimée à ce sujet par le membre de la Commission n'est pas fondée, car avant la construction de la route et de la voie ferrée, tous les terrains attenants seront la propriété de l'Etat.

— Les travaux (+ expropriations) exécutés ou non, dont la réalisation a été décidée jusqu'à présent dans le cadre de l'expansion économique du Borinage et du Hageland-Campine méridionale, peuvent être évalués à :

pour le Borinage : ± 500 millions;
pour le Hageland-Campine méridionale : ± 560 millions.

V. — Divers.

Question :

Etude du projet Inga au laboratoire d'Anvers.

Dans quel but l'étude est-elle poursuivie et qui en supporte les frais ?

Réponse :

L'étude sur modèle du projet Inga au Laboratoire de recherches hydrauliques d'Anvers est terminée depuis plusieurs années déjà. Le modèle est, toutefois, maintenu aux termes du contrat en cours et aussi parce qu'on ne veut pas s'exposer au risque de devoir reconstruire éventuellement le modèle. Jusqu'à présent, la place occupée par le modèle ne fait pas obstacle à l'exécution d'autres essais.

Question :

Le budget devrait être présenté d'une façon plus simple. Les différentes rubriques du budget devraient être groupées autrement.

Réponse :

La présentation budgétaire est imposée par le Ministre des Finances.

Le regroupement demandé par le commissaire n'est pas possible dans le système actuel, système qui prévoit des chapitres spéciaux, tels que « Immobilisations nouvelles », « Restauration du Domaine public », « Avances », etc.

Er dient zo spoedig mogelijk een oplossing gevonden te worden om de moeilijke doortocht te Geel te vermijden voor de weggebruikers uit de richting Geel Punt (autosnelweg) naar Turnhout en Mol. Daarna kunnen, volgens de kredietmogelijkheden, de andere wegomleidingen aan de beurt komen, waaronder deze te Westerloo.

— De moderniseringswerken, beperkt tot de huidige wegzate, werden op 5 december j.l. aanbesteed en de goedkeuring volgt eerstdaags.

Er komt een 6 meter brede zwarte verharding tussen betonkantstroken van 0,50 meter. De boombeplanting wordt verwijderd.

Het wegennet in de omgeving van Meerhout ligt ter studie in verband met de toegangen tot de autosnelweg.

— De Minister heeft het bevoegde Bestuur verzocht hem verslag uit te brengen betreffende de kwestie van de streek- en gewestplanning in de Zuiderkempen.

— In de mate dat zulks materieel mogelijk is, worden al de gronden die in de nijverheidszone moeten worden onteigend zo vlug mogelijk aangekocht of onteigend door het Comité tot Aankoop.

Ik meen dat de vrees van het lid ter zake ongegrond is, want vooraleer de weg en de spoorweg zullen aangelegd zijn, zullen alle gronden, die daar rechtstreeks in verbinding mede staan, aan de Staat toebehoren.

— De werken (+ onteigeningen), uitgevoerd of niet, waarvan de verwezenlijking tot nog toe beslist werd in het kader der economische expansie van de Borinage en Hageland-Zuiderkempen, kunnen worden geraamd op :

± 500 miljoen : voor de Borinage;
± 560 miljoen : voor Hageland-Zuiderkempen.

V. — Varia.

Vraag :

Inga-studie in het laboratorium te Antwerpen.

Waarom worden die studies verder doorgedreven en wie betaalt ze ?

Antwoord :

De modelstudie van het Inga-ontwerp in het Waterbouwkundig Laboratorium te Antwerpen is sedert verscheidene jaren beëindigd. Het model wordt echter in stand gehouden op grond van het lopende contract en ook om niet verplicht te zijn het model eventueel te moeten herbouwen. De door het model ingenomen ruimte is vooralsnog niet noodzakelijk voor andere proeven.

Vraag :

De voorstelling van de begroting zou moeten worden vereenvoudigd. De verschillende rubrieken van de begroting zouden op een andere wijze moeten worden gegroepeerd.

Antwoord :

Het is de Minister van Financiën die de voorstelling van de begroting oplegt.

Met het huidige stelsel, dat voorziet in bijzondere hoofdstukken zoals « Nieuwe beleggingen », « Herstel van het openbaar domein » en « Voorschotten », kan de door het lid gevraagde hergroepering niet worden tot stand gebracht.

Le Ministre fera cependant examiner par ses services la possibilité de compléter le document parlementaire contenant les propositions budgétaires par une note spéciale qui fournit le regroupement demandé.

Question :

Comment sera-t-il possible au Ministre des Travaux publics de respecter le programme prévu par le budget, quand le Gouvernement a décidé d'étaler les travaux en vue de combattre le danger d'inflation ?

Ceci provoquera inévitablement un retard dans l'exécution du programme.

Réponse :

Le Ministre tient à souligner que le programme des travaux présenté pour 1964 au Parlement, sera exécuté intégralement.

Il est cependant indiqué de prescrire un certain étalement dans son exécution, en vue de combattre la tendance d'augmentation constatée dans le secteur de la construction. Ceci n'a rien d'alarmant.

En effet, le Ministre fait remarquer que les programmes des travaux publics n'ont jamais été exécutés entièrement dès le début de l'année. Une programmation a toujours existé.

Il n'est d'ailleurs pas indiqué de mettre tous les travaux en adjudication en même temps.

Le programme présenté pour 1964 s'insère dans le programme d'expansion économique décidé par le Gouvernement et les crédits sollicités correspondent aux ou dépassent même les montants prévus au programme d'investissements 1962-1965.

Question :

Tableau donnant la comparaison entre les crédits d'engagement et de paiement des années 1963 et 1964.

Quelles sont les dépenses d'investissement par province pour 1963 ?

Réponse :

Tableau donnant la comparaison entre les crédits d'engagement et de paiement des années 1963 et 1964.

A. — Crédits d'engagement.

(En milliers de francs.)

	1963 Crédits ajustés	1964 Crédits sollicités
Budget extraordinaire	7.999.200	8.036.500
Fonds des Routes	5.558.000	5.500.000
+ E 3		2.000.000
Crédit Communal de Belgique	1.130.000	1.200.000
Fonds scolaire (Etat)	1.700.000	1.700.000
Fonds scolaire (Prov. et Comm.)	600.000	600.000
	16.987.200	19.036.500

De Minister zal evenwel door zijn diensten laten onderzoeken, of het parlementair stuk dat de begrotingsvoorstellen behelst kan worden aangevuld met een nota, waarin de gevraagde hergroepering zou worden opgenomen.

Vraag :

Hoe zal de Minister van Openbare Werken het in de begroting bepaalde program kunnen naleven, nu de Regering de beslissing heeft genomen de werken te spreiden om het inflatiegevaar te bestrijden ?

Het lijkt geen twijfel dat de uitvoering van het program hierdoor zal worden vertraagd.

Antwoord :

De Minister bevestigt dat het aan het Parlement voorgelegde program van werken voor 1964, integraal zal worden uitgevoerd.

Om de haussetendens in het bouwbedrijf te keer te gaan, is het evenwel gewenst de uitvoering ervan enigszins te spreiden. Dit is geen verontrustend verschijnsel.

De Minister merkt inderdaad op dat de programs van openbare werken nog nooit vanaf het begin van het jaar volledig uitgevoerd zijn geweest. Er heeft altijd een programmatie bestaan.

Het is trouwens niet raadzaam alle werken tegelijkertijd aan te besteden.

Het in verband met 1964 voorgelegde program is een onderdeel van het program van economische expansie, waartoe door de Regering werd beslist, en de aangevraagde kredieten stemmen overeen met of liggen zelfs hoger dan de bedragen die in het investeringsprogram 1962-1965 voorkomen.

Vraag :

Tabel met de vergelijking tussen de vastleggings- en betalingskredieten over de jaren 1963 en 1964.

Welk is het aandeel van elke provincie in de investeringsuitgaven voor 1963 ?

Antwoord :

De vergelijking tussen de vastleggings- en betalingskredieten over de jaren 1963 en 1964 is opgenomen in de hiernavolgende tabel.

A. — Vastleggingskredieten.

(In duizenden frank.)

	1963 Aangepaste kredieten	1964 Aan- gevraagde kredieten
Buitengewone begroting	7.999.200	8.036.500
Wegenfonds	5.558.000	5.500.000
+ E 3		2.000.000
Gemeentekrediet van België	1.130.000	1.200.000
Schoolfonds (Rijk)	1.700.000	1.700.000
Schoolfonds (Prov. en Gemeenten)	600.000	600.000
	16.987.200	19.036.500

B. — Crédits de paiement.

	1963 Crédits ajustés	1964 Crédits sollicités
Budget extraordinaire	6.624.543	4.336.550
Fonds des Routes	3.625.000	5.400.000
Crédit Communal de Belgique	—	—
Fonds scolaire (Etat)	1.700.000	—
Fonds scolaire (Prov. et Comm.)	600.000	600.000
	12.549.543	12.036.550

Dépenses d'investissement par province pour 1963 (jusqu'au 30 novembre 1963).

(En millions de francs.)

B. — Betalingskredieten.

	1963 Aangepaste kredieten	1964 Aan- gevraagde kredieten
Buitengewone begroting	6.624.543	4.336.550
Wegenfonds	3.625.000	5.400.000
Gemeentekrediet van België	—	—
Schoolfonds (Rijk)	1.700.000	1.700.000
Schoolfonds (Prov. en Gemeenten) ...	600.000	600.000
	12.549.543	12.036.550

Investeringsuitgaven per provincie voor 1963 (tot 30 november 1963).

(In miljoen frank.)

	Budget extra- ordinaire — Buiten- gewone begroting	Fonds des Routes — Wegen- fonds	Fonds scolaire (Etat) — Schoolfonds (Staat)	Fonds scolaire (Prov.- Comm.) — Schoolfonds (Prov.-Gem.)	Financement Crédit com- munal — Financiering Gemeente- krediet	Totaux — Totalen	
Anvers	811	87	254	77	198	1.418	Antwerpen.
Brabant	937	441	245	126	179	1.928	Brabant.
Hainaut	1.133	354	217	91	164	1.959	Henegouwen.
Liège	789	2.521	206	76	115	3.707	Luik.
Limbourg	246	668	183	23	79	1.199	Limburg.
Luxembourg	136	70	96	5	60	367	Luxemburg.
Namur	331	232	63	7	41	674	Namen.
Flandre orientale	1.253	347	197	12	98	1.907	Oost-Vlaanderen.
Flandre occidentale	275	125	228	14	193	106	West-Vlaanderen.
Divers	3	—	103	—	—	835	Varia.
	5.914	4.845	1.792	431	1.118	14.100	

Question :

Crédit prévu au budget ordinaire pour la reconstruction de la Tour de l'Yser.

Quelles sont les sommes déjà payées et que reste-t-il encore à payer ?

Réponse :

Un crédit de 11 millions de francs a déjà été versé.

Il reste encore une somme de 4 millions de francs à payer, suite à la transaction approuvée en 1963.

Question :

Le Ministre n'envisage-t-il pas d'examiner une autre formule pour le financement des travaux ?

Réponse :

Le Ministre est toujours attentif à toute nouvelle formule de financement susceptible de remporter des succès réels.

Question :

Quel est le traitement actuel des ingénieurs des ponts et chaussées ?

Quelle est l'augmentation obtenue depuis la dernière adaptation du traitement ?

Vraag :

Op de gewone begroting uitgetrokken krediet voor de heropbouw van de IJzertoren.

Hoeveel werd reeds betaald et hoeveel blijft er nog te betalen ?

Antwoord :

Er werd reeds een krediet van 11 miljoen frank gestort.

Ingevolge de in 1963 goedgekeurde transactie blijft er nog een bedrag van 4 miljoen frank te betalen.

Vraag :

Overweegt de Minister geen andere formule voor de financiering van de werken ?

Antwoord :

De Minister heeft steeds belangstelling voor gelijk welke nieuwe financieringsformule, die een werkelijke kans op welslagen biedt.

Vraag :

Wat is de huidige wedde van de ingenieurs van bruggen en wegen ?

Welke verhoging hebben zij bekomen sedert de laatste aanpassing van de wedde ?

Quelle différence y a-t-il actuellement entre le traitement d'un ingénieur des ponts et chaussées et le traitement d'un ingénieur du secteur privé ?

Réponse :

Barème des ingénieurs des ponts et chaussées.

1^{er} janvier 1951 : Fbis/ 120.000-204.000 : 12^e × 7.000 + index.

1^{er} janvier 1961 : Fbis/120.000-204.000 : 8^e × 9.000 + index 117,5; 1² × 7.000; 1³ × 5.000.

1 juillet 1962 : 103/179.000-278.000 : 9^e × 11.000 + index 5 %.

Ingénieurs du secteur privé.

D'après le barème FABI, le traitement de début d'un ingénieur du secteur privé est à peu près identique à celui d'un ingénieur des ponts et chaussées, mais pour les ingénieurs non gradués, il atteint le double après 10 ans, par des majorations annuelles de 10 %.

Un ingénieur gradué dans une entreprise privée au contraire atteint, à l'âge de 40 à 50 ans, un traitement annuel variant de 500 à 600.000 francs, y compris les primes, qui diffèrent d'une entreprise à l'autre.

Question :

Les agents du département des Travaux Publics, et en particulier les techniciens, sont fort mal rémunérés. Les salaires de début en particulier sont trop bas.

Quelles mesures le Ministre envisage-t-il de prendre en vue d'améliorer la situation ?

Réponse :

Le Ministre est très reconnaissant au membre d'avoir soulevé cette question.

Comme il le sait, ce n'est pas le Ministre personnellement qui décide de la fixation des barèmes. Cette question est de la compétence du Ministre de la Fonction publique et, en dernier, du Gouvernement tout entier.

Toutefois, le Ministre donne l'assurance que des progrès sensibles ont été réalisés au cours du présent exercice.

Il estime cependant que la revalorisation n'a pas donné les résultats escomptés par les techniciens du département.

Question :

Cadre du département.

Quel est actuellement l'effectif ?

Réponse :

Employés	3.177
Ouvriers	4.625
Administration de la Reconstruction	342
	8.144

Question :

Problème des expropriations.

Ne faut-il pas accorder la valeur de reconstruction plutôt que la valeur vénale ?

Welk verschil is er op dit ogenblik tussen de wedde van een ingenieur van bruggen en wegen en de wedde van een ingenieur in een privé-bedrijf ?

Antwoord :

Weddeschaal ingenieurs van bruggen en wegen.

1 Januari 1951 : F/bis120.000-204.000 : 12^e × 7.000 + indexcijfer.

1 januari 1961 : F/bis120.000-204.000 : 8^e × 9.000 + indexcijfer 117,5; 1² × 7.000; 1³ × 5.000.

1 juli 1962 : 103/179.000-278.000 : 9^e × 11.000 × indexcijfer 5 %.

Ingenieurs in de privé-sector.

Volgens de weddeschaal FABI is de beginwedde van een ingenieur in de privé-sector nagenoeg dezelfde als die van een ingenieur van bruggen en wegen, doch zij bereikt, voor de niet gegradueerde ingenieurs, het dubbele na 10 jaar, met jaarlijkse verhogingen van 10 %.

Een gegradueerd ingenieur in een privé-bedrijf daarentegen bereikt op de leeftijd van 40 à 50 jaar een wedde die varieert tussen 500 en 600.000 frank, met inbegrip van premies die verschillen van bedrijf tot bedrijf.

Vraag :

De personeelsleden van het departement van Openbare Werken worden, vooral wat de technici aangaat, zeer slecht betaald. Vooral de beginwedden zijn te laag.

Wat overweegt de heer Minister om de toestand te verbeteren ?

Antwoord.

De Minister is het lid zeer erkentelijk dat hij hierover handelt.

Zoals aan het lid bekend is, beslist de Minister niet persoonlijk bij het vaststellen van de weddeschalen. Dit behoort tot de bevoegdheid van de Minister van het Openbaar Ambt en uiteindelijk van de ganse Regering.

De Minister kan evenwel verzekeren, dat reeds een aanzienlijke vooruitgang tot stand werd gebracht in de loop van het huidige dienstjaar.

Doch hij is ervan overtuigd, dat de herwaardering niet het gewenste resultaat heeft gebracht voor de technici van zijn departement.

Vraag :

Kader van het departement.

Wat is thans de personeelsbezetting ?

Antwoord :

Bedienden	3.177
Werklieden	4.625
Bestuur van de Wederopbouw	342
	8.144

Vraag :

Het vraagstuk van de onteigeningen.

Moet men niet eerder de heropbouwwaarde dan de koopwaarde toekennen ?

Pour les immeubles détruits lors de la catastrophe de Jupille, p. e., on a accordé la prime prévue par la loi De Taeye.

N'est-il également pas possible d'accorder des crédits à faible intérêt pour la reconstruction ?

Réponse :

Cette question est du ressort du Ministre des Finances.

TROISIEME PARTIE.

DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES.

Les articles 1 à 11 sont adoptés sans observation.

A l'article 12, deux amendements ont été introduits, l'un par M. Verboven, l'autre par M. Van den Daele.

L'amendement de M. Verboven est libellé comme suit :

« Art. 533.01. — II. Routes.

Route de l'Etat Turnhout-Geel (Punt).

« Augmentation de 40 millions de francs ».

L'auteur le justifie comme suit :

« Ces travaux furent acceptés par priorité par le Comité Ministériel restreint le 29 mars 1963 sur base des propositions du Comité consultatif régional, et cela pour 1963 déjà.

Le Ministre ayant assuré l'auteur de l'amendement que les travaux entrepris seront poursuivis, M. Verboven le retire.

L'amendement de M. Van den Daele est libellé comme suit :

« Article 533.01. — Routes.

Le crédit d'engagement de 5.500 millions de francs est porté à 5.900 millions de francs ».

Cet amendement contresigné par MM. Décarpentrie, De Mey, De Sweemer, Gillès de Pelichy, Jacques, Van Cleemput et Verboven est justifié comme suit :

« Les crédits prévus sont insuffisants pour entretenir convenablement nos grandes routes de l'Etat et ce, dans la perspective d'une circulation plus intense. L'augmentation envisagée doit permettre d'atteindre un meilleur équilibre des dépenses par province ».

L'auteur de l'amendement et les cosignataires estiment qu'il faut, à tout prix, moderniser notre réseau routier et que, si une part importante des crédits du Fonds des Routes a été réservée à la Route n° 4 Bruxelles-Trèves, il importe de majorer les crédits prévus afin que les autres routes puissent satisfaire également au programme établi.

Le Ministre s'oppose à l'adoption de cet amendement qui est néanmoins adopté par 10 voix contre 6 et une abstention.

L'article 12 ainsi amendé est alors adopté sans observation.

L'ensemble du budget est adopté à l'unanimité moins une voix.

Le Rapporteur,

J. PEETERS.

Le Président,

G. GILLES de PELICHY.

Voor de wederopbouw van de gebouwen die b. v. bij de ramp te Jupille werden vernietigd, werd de bij de wet-De Taeye verleende premie toegekend.

Is het ook niet mogelijk kredieten tegen geringe interest toe te kennen voor de wederopbouw ?

Antwoord :

Deze vraag behoort tot de bevoegdheid van de Minister van Financiën.

DERDE DEEL.

BESPREKING VAN DE ARTIKELN EN STEMMINGEN.

De artikelen 1 tot 11 worden zonder opmerking aangenomen.

Op artikel 12 werden twee amendementen voorgesteld, het eerste door de heer Verboven, het andere door de heer Van den Daele.

Het amendement van de heer Verboven luidt als volgt :

« Artikel 533.01. — II. Wegen.

Rijksweg Turnhout-Geel (Punt).

« Verhoging met 40 miljoen frank ».

De indiener verantwoordt het amendement als volgt :

« Deze werken werden bij prioriteit door het beperkt Ministerieel Comité op 29 maart 1963 aanvaard, op grond van de voorstellen van het Adviserend Regionaal Comité (A. R. C.), en zulks reeds voor 1963 ».

Aangezien de Minister de indiener van het amendement de verzekering geeft dat de aangevatte werken zullen worden voortgezet, trekt de heer Verboven zijn amendement in.

Het amendement van de heer Van den Daele luidt als volgt :

« Artikel 533.01. — Wegen.

De vastlegging brengen van 5.500 miljoen frank op 5.900 miljoen frank. »

Dit amendement, medeondertekend door de heren Décarpentrie, De Mey, De Sweemer, Gillès de Pelichy, Jacques, Van Cleemput en Verboven, is verantwoord als volgt :

« De voorziene kredieten zijn onvoldoende om onze grote rijkswegen berijdbaar te houden voor het toenemend wegverkeer. De verhoging zou moeten toelaten een beter evenwicht tussen de uitgaven per provincie te bereiken ».

De indiener van het amendement en de medeondertekenaars zijn de mening toegedaan dat ons wegennet te allen prijze gemoderniseerd moet worden en dat, zo een belangrijk deel van de kredieten van het Wegenfonds voorbehouden werd voor de weg n° 4 Brussel-Trier, het past de uitgetrokken kredieten te verhogen opdat de andere wegen ook zouden kunnen beantwoorden aan de vereisten van het ontworpen program.

De Minister verzet zich uitdrukkelijk tegen de aanneming van dit amendement, hetwelk niettemin aangenomen wordt met 10 tegen 6 stemmen en één onthouding.

Het aldus geamendeerd artikel 12 wordt dan zonder opmerking aangenomen.

De begroting wordt in haar geheel eenparig, op één stem na, aangenomen.

De Verslaggever,

J. PEETERS.

De Voorzitter,

G. GILLES de PELICHY.

AMENDEMENT

ADOPTÉ PAR LA COMMISSION.

TITRE III.

Organismes d'intérêt public.

Fonds des Routes.

Chapitre 53. Art. 533.01. Dépenses particulières proprement dites : Crédits d'engagement (p. 29).

Le montant de « 5.500.000.000 de francs » prévu pour 1964 est porté à « 5.900.000.000 de francs » (augmentation de 400.000.000 de francs).

AMENDEMENT

AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE.

TITEL III.

Instellingen van Openbaar nut.

Wegenfonds.

Hoofdstuk 53. Art. 533.01. Eigenlijke bijzondere uitgaven : Vastleggingskredieten (blz. 21).

Het bedrag van « 5.500.000.000 frank », vastgesteld voor 1964, wordt gebracht op « 5.900.000.000 frank » (verhoging met 400.000.000 frank).