

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1965-1966

21 APRIL 1966

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken
voor het dienstjaar 1966.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE OPENBARE WERKEN (1)
UITGEBRACHT DOOR DE HEER DE MEY.

INHOUD.

EERSTE DEEL.

	Blz.
Uiteenzetting van de Minister	2
I. Gewone begroting	2
— Personeel	2
— Aflossingen en interestenlasten van gemeentekrediet	3
— Huurgelden voor verschillende ministeriële departementen	3
— Onderhoudskredieten	3
II. Buitengewone begroting	4
— Vastleggingskredieten	4
— Betalingskredieten	4
— Wegenfonds	4
— E 3	4
— Gemeentekrediet	4
— Wegen	4
— autosnelwegen	4
— gewone wegen	5

(1) Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer Dequae.

A. — Leden: de heren Allard, Bijmens, Delwaide, De Mey, Dequae, Devillers, Foncke, Van Lindt, N. — de heren Bary, Grégoire, Hicguet, Juste, Nazé, Sainte, Vanderhaegen, Van Hoorick. — de heren De Clercq (P.), Demuyter, Kempinaire, Mergam, Olivier. — de heer Wouters.

B. — Plaatsvervangers: de heren Callebert, Decker, Donse, Kelchtermans, Michel. — de heren Castel, Christiaenssens, De Keuleneir, Hurez. — de heren Cornet, Evard, Lefebvre (R.). — de heer Lootens.

Zie:

4-XV (1965-1966):

— N° 1: Begroting.

Chambre des Représentants

SESSION 1965-1966

21 AVRIL 1966

BUDGET

du Ministère des Travaux publics
pour l'exercice 1966.

RAPPORT

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

SOMMAIRE.

PREMIERE PARTIE.

	Pages
Exposé du Ministre	2
I. Budget ordinaire	2
— Personnel	2
— Amortissements et charges d'intérêts au crédit communal	3
— Loyers pour les différents départements ministériels	3
— Crédits d'entretien	3
II. Budget extraordinaire	4
— Crédits d'engagement	4
— Crédits de paiement	4
— Fonds des routes	4
— E 3	4
— Crédit communal	4
— Routes	4
— autoroutes	4
— routes ordinaires	5

(1) Composition de la Commission:

Président: M. Dequae.

A. — Membres: MM. Allard, Bijmens, Delwaide, De Mey, Dequae, Devillers, Foncke, Van Lindt, N. — MM. Bary, Grégoire, Hicguet, Juste, Nazé, Sainte, Vanderhaegen, Van Hoorick. — MM. De Clercq (P.), Demuyter, Kempinaire, Mergam, Olivier. — M. Wouters.

B. — Suppléants: MM. Callebert, Decker, Donse, Kelchtermans, Michel. — MM. Castel, Christiaenssens, De Keuleneir, Hurez. — MM. Cornet, Evard, Lefebvre (R.). — M. Lootens.

Voir:

4-XV (1965-1966):

— N° 1: Budget.

	Blz.
— Waterwegen	6
— Gebouwen	6
— Stedebouw	7
— Regionaal, economische expansie	7
— Wet Brunfaut	7

TWEDE DEEL.

Vragen en antwoorden	7
I Wegen	7
II Waterwegen	20
III Gebouwen	32
IV Stedebouw en ruimtelijke ordening	34
V Diversen	37

DERDE DEEL.

Bespreking van de artikelen en stemmingen	39
Bijlage	40

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft twee vergaderingen gewijd aan het onderzoek van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1966.

Dit komt door het feit dat de Voorzitter van de Commissie na de eerste vergadering, de wens uitsprak, dat de leden schriftelijk hun vragen aan de Minister zouden doen toekomen, ten einde deze in staat te stellen, volledige en verantwoorde antwoorden te geven. Tevens zou dit, gezien de lange regeringscrisis, toelaten de werkzaamheden vlugger te beëindigen.

De Minister heeft een uiteenzetting gehouden over de inhoud van zijn begroting (gewone en buitengewone begroting), over de problemen die zich stellen in zijn departement vooral wat het personeel betreft, om dan, in het kader van de buitengewone begroting, zijn zienswijze over de te voeren politiek inzake openbare werken nader toe te lichten.

Verscheidene leden van de Commissie stelden vervolgens vragen, waarna de Minister, zowel de mondeling als schriftelijk gestelde vragen, uitvoerig beantwoordde.

EERSTE DEEL.

UITEENZETTING VAN DE MINISTER.

I. — Gewone begroting.

In totaal doet de gewone begroting zich als volgt voor: gevraagde kredieten: 3 609 miljoen; voor 1965 was 3 443 miljoen voorzien.

Personeel.

Voor 1966 is er geen stijging van het effectief personeel voorzien. Wanneer de kredieten voor deze post in 1965, 1 263 miljoen bedroegen, belopen ze voor 1966: 1 301 miljoen of een vermeerdering met 38 miljoen, wat 3 % betekent.

Daarmee zijn de personeelsproblemen bij het Ministerie van Openbare Werken echter niet opgelost. Er is immers een zeer groot tekort aan ingenieurs. Op de 86 aangewezen plaatsen voor ingenieurs zijn er 56 vakant. Dit is een

	Pages
— Voies hydrauliques	6
— Bâtiments	6
— Urbanisme	7
— Expansion économique régionale	7
— Loi Brunfaut	7

DEUXIEME PARTIE.

Questions et réponses	7
I Routes	7
II Voies hydrauliques	20
III Bâtiments	32
IV Urbanisme et aménagement du territoire	34
V Divers	37

TROISIEME PARTIE.

Discussion des articles et votes	39
Annexe	40

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a consacré deux réunions à l'examen du budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1966.

En effet, à l'issue de la première réunion, le Président de la Commission avait exprimé le vœu que les membres transmettent leurs questions par écrit au Ministre, afin de lui permettre de fournir des réponses complètes et circonstanciées. Cette procédure permettrait également d'accélérer les travaux après une longue crise gouvernementale.

Le ministre a fait un exposé sur le contenu des budgets ordinaire et extraordinaire ainsi que sur les problèmes qui se posent à son département, surtout en matière de personnel, puis, revenant au budget extraordinaire, il a donné de plus amples informations sur sa conception de la politique à suivre en matière de travaux publics.

Plusieurs membres de la Commission ont ensuite posé des questions orales et écrites auxquelles le Ministre a répondu en détail.

PREMIERE PARTIE.

EXPOSE DU MINISTRE.

I. — Budget ordinaire.

Au total, le budget ordinaire se présente comme suit: crédits demandés: 3 609 millions; prévisions pour 1965: 3 443 millions.

Personnel.

Aucune augmentation des effectifs n'est prévue en 1966. Alors qu'en 1965, les crédits prévus pour ce poste s'élevaient à 1 263 millions, ils atteignent, pour 1966, 1 301 millions, soit une augmentation de 38 millions, ou 3 %.

De la sorte, les problèmes de personnel ne se trouvent toutefois pas résolus au Ministère des Travaux publics. Il y a en effet une forte pénurie d'ingénieurs. Sur les 86 places d'ingénieurs prévues, 56 sont vacantes. C'est un problème

nijpend probleem waarvoor dringend een oplossing dient te worden gezocht, al blijkt het dat de Staat zijn ingenieurs te weinig betaalt. Derhalve was « Openbare Werken » verplicht zijn opdrachten toe te vertrouwen aan privé studie-bureaus. De laatste zes maanden werd hiervan afgezien en stelt men eveneens vast dat jonge ingenieurs zich ter beschikking stellen van het Ministerie van Openbare Werken.

*Aflossingen en interestlasten
aan gemeentekrediet.*

De begroting voor 1965 deed zich als volgt voor :

- last delgingen : 86 miljoen;
- last interesten : 180 miljoen; totaal : 266 miljoen.

Voor 1966 is voorzien :

- last delgingen : 140 miljoen;
- last interesten : 260 miljoen; in totaal 400 miljoen.

De vermeedering is dus ongeveer 50 %. Persoonlijk is de Minister van mening dat deze post thuis hoort op de begroting van de openbare schuld van de Staat, veeleer dan op deze van openbare werken. Terzake stelt zich een structureel probleem van budgettaire aard.

*Huurgelden voor de verschillende ministeriële
departementen.*

- 1965 : voorziene krediet : 283 miljoen.
- 1966 : voorziene krediet : 320 miljoen.

Deze verhoging is te wijten aan de stijging van het indexcijfer. Hier valt wel op te merken dat het bedrag aan kredieten voor deze post, 9 % van het totale bedrag van de gewone begroting bedraagt. Voor de toekomst zal die tussenkomst van de Staat niet verminderen daar er steeds nieuwe diensten bijkomen.

Onderhoudskredieten.

	1965	1966
	—	—
Gebouwen	232 miljoen	230 miljoen
Wegen	530 miljoen	579 miljoen
Waterwegen	498 miljoen	402 miljoen

Het bedrag aan kredieten is te klein. Het departement heeft af te rekenen met een schromelijk tekort aan elementaire onderhoudswerken; het is een feit dat de Staat zijn patrimonium zeer slecht beheert.

Alles werd gedaan om voor deze post hogere kredieten te bekomen; gezien de budgettaire besnoeiingen is dit evenwel niet gelukt. Derhalve werden op de buitengewone begroting kredieten uitgetrokken. Dit is niet orthodox, maar de toestand van de gebouwen is van die aard dat dringend moet worden ingegrepen, zodat deze uitzonderlijke methode noodzakelijk is.

In het krediet voor onderhoud aan waterwegen zijn begrepen alle abonnements voor kuiswerken, veerponten en baggerwerken. Het zijn dus meestal lopende verrichtingen. Hetzelfde geldt voor het onderhoud van de wegen; in het desbetreffend krediet zijn eveneens de kosten voor de openbare verlichting van de staatswegen begrepen. Het zijn dus meestal onvermijdelijke uitgaven.

épineux qu'il faut tenter de résoudre d'urgence, quoiqu'il apparaisse que l'Etat rémunère insuffisamment ses ingénieurs. Les « Travaux publics » se sont dès lors vus contraints de confier certaines missions à des bureaux d'études privés. Au cours des six derniers mois, cette méthode de travail a été abandonnée, et l'on constate en outre que de jeunes ingénieurs se mettent à la disposition du Ministère des Travaux publics.

*Amortissements et charges d'intérêts
au crédit communal.*

Le budget de 1965 se présentait comme suit :

- charge d'amortissements : 86 millions;
- charge d'intérêts : 180 millions; total : 266 millions.

Prévisions pour 1966 :

- charge d'amortissements : 140 millions;
- charge d'intérêts : 260 millions; total : 400 millions.

L'augmentation est donc d'environ 50 %. Personnellement, le Ministre estime que ce poste devrait figurer au budget de la dette publique de l'Etat, plutôt qu'à celui des travaux publics. On se trouve ici devant un problème structurel d'ordre budgétaire.

Loyers pour les différents départements ministériels.

- 1965 : crédits prévus : 283 millions.
- 1966 : crédits prévus : 320 millions.

Cette augmentation est due à la hausse de l'indice des prix. Il convient de noter que le montant des crédits prévus pour ce poste représente 9 % du montant total du budget ordinaire. Cette intervention de l'Etat ne diminuera pas dans l'avenir, de nouveaux services ne cessant de s'ajouter à ceux qui existent.

Crédits d'entretien.

	1965	1966
	—	—
Immeubles	232 millions	230 millions
Routes	530 millions	579 millions
Voies hydrauliques ...	498 millions	402 millions

Le montant des crédits est trop peu élevé. Le département se débat contre une insuffisance flagrante des crédits pour des travaux d'entretien élémentaire; il est patent que l'Etat gère très mal son patrimoine.

Tout a été mis en œuvre pour augmenter les crédits prévus à ce poste; les restrictions budgétaires ne l'ont cependant pas permis. C'est la raison pour laquelle des crédits ont été inscrits au budget extraordinaire. Cette méthode n'est pas orthodoxe, mais les bâtiments se trouvent dans un état tel qu'il est urgent d'intervenir, de sorte que cette méthode exceptionnelle se révèle nécessaire.

Le crédit d'entretien des voies hydrauliques comprend tous les abonnements relatifs aux travaux de curage, bacs et travaux de dragage. Il s'agit donc le plus souvent d'opérations courantes. La situation est identique en ce qui concerne l'entretien des routes; le crédit y afférent comprend également les frais d'éclairage public des routes de l'Etat. Il s'agit donc le plus souvent de dépenses inéluctables.

II. — Buitengewone begroting.

De afgeronde bedragen zijn :

— *vastleggingskredieten* : 1965 : 8 522 miljoen. 1966 : 9 524 miljoen.

— *betalingskredieten* : 1965 : 10 995 miljoen. 1966 : 11 706 miljoen.

Deze cijfers geven een onjuist beeld. Volledigheids-halve dient hieraan toegevoegd :

— *Wegenfonds* : vastleggingskredieten : 1965 : 5 500 miljoen; 1966 : 7 850 miljoen, of een vermeerdering met 2 350 miljoen.

— *E 3.* — Eveneens moet rekening worden gehouden met het programma van de intercommunale voor de E 3. De begroting maakt daar geen melding van maar het past het bedrag van het vastleggingskrediet voor 1966 mede te delen : 3 780 miljoen.

— *Gemeentekrediet.* — Bedrag van de verbintenissen en toelagen van de Staat : 2 800 miljoen, waarvan 1 400 miljoen voor openbare werken.

Wij mogen werkelijk spreken van indrukwekkende cijfers, die een rekordprogramma dekken. Het zal de kunst zijn dit te realiseren. De Regering is vast besloten dit te doen en een grootscheeps programma van investeringen uit te werken.

Voor de infrastructuur zijn er nog veel investeringen te doen. Het ligt evenwel in de bedoeling vooral te investeren in de sector van de autosnelwegen en de wegen. In totaal is hiervoor circa 13 000 miljoen voorzien. Het is het hoogste cijfer dat ooit is voorgesteld, maar het is niet overdreven. Wij hebben een grote inspanning te leveren om de schrijnende nood, die zich inzonder in deze sectoren voordoet, op te lossen.

A. — WEGEN.

I. — Autosnelwegen.

Deze moeten in drie categorieën worden ingedeeld :

1) *De autosnelwegen waaraan men bezig is.*

Dit zijn de E 3 in het noorden en de Waalse autosnelweg in het zuiden van het land.

Men is aan deze autosnelwegen begonnen; de elementaire stelregel is dan ook : zonder onderbreking de werken voortzetten tot ze voltooid zijn en dit binnen de kortst-mogelijke tijd, omdat het twee snelwegen zijn die België van West naar Zuid doorkruisen.

De prioriteit voor de Waalse autosnelweg blijft behouden. De E 3, toevertrouwd aan een parastatale instelling zal parallel afgewerkt worden. De Minister wenst klaar en duidelijk te onderstrepen dat over de opportuniteit niet meer gediscuteerd wordt, maar dat de werken zonder onderbreking zullen worden uitgevoerd.

Zo spoedig mogelijk zullen de afgewerkte baanvakken van de Waalse autosnelweg in gebruik worden genomen; in 't bijzonder tussen Charleroi en Bergen. Zeer belangrijke kredieten werden uitgegeven aan talrijke kunstwerken. Het verdient de voorkeur de kredieten te gebruiken om de baanvakken af te werken, om dan in de tweede orde, de nodige kunstwerken te bouwen.

II. — Budget extraordinaire.

Les crédits, en chiffres ronds, sont les suivants :

— *crédits d'engagement* : en 1965 : 8 522 millions; en 1966 : 9 524 millions.

— *crédits de paiement* : en 1965 : 10 995 millions; en 1966 : 11 706 millions.

Ces chiffres donnent une image inexacte de ce budget; pour être complet, il faut y ajouter :

— *Fonds des routes* : crédits d'engagement : en 1965 : 5 500 millions; en 1966 : 7 850 millions, soit une augmentation de 2 350 millions.

— *E 3.* — Il faut également tenir compte du programme de l'intercommunale de l'autoroute E 3. Le budget n'en fait pas mention, mais il convient de communiquer que le crédit d'engagement pour 1966 s'élève à 3 780 millions.

— *Crédit communal.* — Montant des engagements et subventions de l'Etat : 2 800 millions, dont 1 400 millions pour les travaux publics.

Il est réellement permis de parler de chiffres impressionnants, qui couvrent un programme record. Le tout sera de le réaliser. Le Gouvernement est fermement décidé à le faire et à élaborer un vaste programme d'investissements.

Pour l'infrastructure, de nombreux investissements doivent encore intervenir. Il est toutefois envisagé d'investir surtout dans le secteur des autoroutes et des routes. Les crédits prévus à cette fin atteignent environ 13 000 millions. C'est le chiffre le plus élevé qui ait jamais été proposé, mais il n'est pas exagéré. L'effort à faire en vue de combler les immenses lacunes qui existent particulièrement dans ce secteur, est considérable.

A. — ROUTES.

I. — Autoroutes.

Les autoroutes se répartissent en trois catégories :

1) *Les autoroutes dont la réalisation est en cours.*

Il s'agit de l'autoroute E 3 dans le nord du pays et de l'autoroute de Wallonie dans le sud.

La réalisation de ces autoroutes est entamée. La règle à suivre est donc : poursuivre les travaux sans interruption jusqu'à leur achèvement et ce, dans les délais les plus brefs, étant donné qu'il s'agit de deux autoroutes qui traversent la Belgique de l'ouest au sud.

La priorité en faveur de l'autoroute de Wallonie est maintenue. L'autoroute E 3, confiée à un organisme parastatal, sera achevée parallèlement. Le Ministre entend souligner clairement que l'opportunité des travaux n'étant plus mise en cause, ceux-ci seront exécutés sans interruption.

Les sections achevées de l'autoroute de Wallonie seront mises en service aussi rapidement que possible, particulièrement entre Charleroi et Mons. Des crédits très importants ont été engagés pour de nombreux ouvrages d'art. Il se recommande d'affecter les crédits à l'achèvement des tronçons d'autoroute et de construire ensuite les ouvrages d'art nécessaires.

Het procédé van de openbare toewijzingen werd opnieuw ingevoerd zodat de vrije concurrentie werd hersteld; dit heeft reeds voordelige resultaten opgeleverd daar sommige aanbestedingen 20 tot 25 % onder de raming lagen.

De aanbestedingen worden thans gefractioneerd zodat op gespecialiseerde firma's een beroep kan worden gedaan, wat eveneens een drukking van de prijzen met zich brengt. Voor de administratie van openbare werken brengt dit inderdaad heel wat meer werk met zich, maar de gevolgde methode is uiterst produktief. Wij hebben in België een produktieapparaat dat toelaat 100 km autosnelweg per jaar te realiseren. Het moet dan ook maximum benut worden. Dit alles is noodzakelijk en de gefractioneerde toewijzing is daartoe aangewezen.

Wij zijn immers gekomen aan een prijs van 100 miljoen per kilometer autosnelweg, wat buitensporig is.

2) Autosnelwegen die dringend nodig zijn op verkeers-technisch gebied.

a) Wij hebben in België dringend behoefte aan een Noord-Zuid verbinding, gaande van de Nederlandse grens, over Antwerpen, Brussel, Bergen tot de Franse grens. Zo zullen wij aansluiten bij de Nederlandse en Franse autosnelwegen.

Deze autosnelweg, die reeds te laat komt, is uiterst belangrijk en zal beantwoorden aan de verkeersdichtheid. Ten einde in 1967 de eerste aanbestedingen te kunnen doen van twee baanvakken: 20 km ten noorden en 20 km ten zuiden van Brussel, zullen in 1966, de studies worden afgewerkt en de onteigeningen gebeuren. Voor de eerste keer is dan ook in de voorliggende begroting een post voor onteigeningen voorzien. In eigen administratie werden twee bureaus ingesteld: het eerste is gelast met het tracé: Brussel-Antwerpen en het gedeelte van de noordelijke ring rond Brussel om te Meise aan te sluiten. Het andere bureau is gelast met het gedeelte Brussel-Bergen en de aansluiting van de zuidelijke ring rond Brussel.

b) Brussel-Luik. De huidige verbinding is slecht en zelfs doodsgevaarlijk. Het ligt in de bedoeling op dezelfde wijze te werk te gaan als voor de geplande noord-zuid verbinding en hiermede, in 1967 met de studies en in 1968 met de werken aan te vangen.

3) Andere autosnelwegen.

— De E. 39 (Limburg). Verbinding met Nederland en aansluiting op de bestaande Boudewijnautosnelweg.

— Autosnelweg langs de kust, om de koninklijke baan te ontdebelen.

— Verder: Antwerpen-Zelzate en Antwerpen-Breda.

Al deze werken komen later aan de beurt.

II. Gewone wegen.

Wanneer op de begroting voor 1965, voor het wegenfonds 1 500 miljoen was uitgetrokken, dan is dit bedrag voor 1966 tot 2 500 miljoen gestegen, of een miljard meer. Het evenwicht tussen de verschillende streken van het land werd eveneens behouden.

Toch is dit bedrag aan kredieten nog onvoldoende om alle slechte wegen in goede staat te brengen.

La méthode des adjudications publiques a été réinstaurée, de sorte que la libre concurrence a été rétablie; ce procédé a déjà donné des résultats favorables, puisque certaines adjudications étaient de 20 à 25 % inférieures aux prévisions.

Les adjudications sont à présent fractionnées, de sorte qu'il peut être fait appel à des firmes spécialisées, ce qui entraîne également une pression sur les prix. Cette méthode impose évidemment beaucoup plus de travail à l'administration des Travaux publics, mais elle est extrêmement productive. L'appareil de production dont dispose la Belgique permet de réaliser 100 km d'autoroutes par an. Il faut donc l'utiliser au maximum. Le tout est nécessaire et l'adjudication fractionnée est donc tout indiquée.

Nous avons, en effet, atteint un prix de revient de 100 millions par kilomètre d'autoroute, ce qui est excessif.

2) Autoroutes se révélant d'une urgente nécessité dans le domaine de la technique de la circulation.

a) La Belgique a besoin, d'urgence, d'une liaison nord-sud allant de la frontière néerlandaise à la frontière française par Anvers, Bruxelles et Mons. Nous serons ainsi directement raccordés aux autoroutes néerlandaise et française.

Cette autoroute, dont la réalisation n'a que trop tardé, est d'une importance extrême et répondra à la densité du trafic. En vue de pouvoir procéder en 1967 aux premières adjudications portant sur deux tronçons de 20 km, l'un au nord et l'autre au sud de Bruxelles, les études seront parachévées et les expropriations interviendront en 1966. Le présent budget, pour la première fois, prévoit dès lors un poste relatif aux expropriations. Deux bureaux ont été constitués au sein de l'administration proprement dite: le premier est chargé du tracé du tronçon Bruxelles-Anvers et de la partie septentrionale du « ring » contournant Bruxelles, avec accès à Meise. L'autre bureau est chargé de la partie Bruxelles-Mons et de l'accès au « ring » méridional contournant Bruxelles.

b) Bruxelles-Liège. La liaison actuelle est mauvaise et même extrêmement dangereuse. Nous avons l'intention de procéder comme pour la liaison nord-sud projetée et, à cette fin, d'entamer les études en 1967 et les travaux en 1968.

3) Autres autoroutes.

— Autoroute E 39 (Limbourg). Liaison avec les Pays-Bas et accès à l'autoroute Baudouin existante.

— Autoroute du littoral, afin de doubler la Route royale.

— En outre: Anvers-Zelzate et Anvers-Breda.

Tous ces travaux sont pour plus tard.

II. — Routes ordinaires.

Alors qu'une somme de 1 500 millions était inscrite au budget de 1965, au titre du Fonds des routes, ce montant est porté à 2 500 millions pour 1966, soit un milliard de plus. Par ailleurs, l'équilibre entre les différentes régions du pays a été maintenu.

Néanmoins, ce montant de crédits est encore insuffisant pour pouvoir procéder à la réfection de toutes les mauvaises routes.

III. — *Waterwegen.*

Ook in deze sector zullen de werken in uitvoering, verder worden voortgezet.

— *Haven van Antwerpen.* De uitbreiding van de haven en de dokken gaat verder. De Zandvlietsluis is bijna voltooid. Reeds wordt gedacht aan uitbreidingswerken aan de linker-oever. Voor de bevaarbaarheid van de Schelde zal steeds naar een grotere diepgang worden gestreefd. Belangrijk hiervoor zijn de baggerwerken in de Zeeschelde en het Scheur in de Noordzee. Dit probleem moet realistisch worden bekeken; derhalve moet een maximale inspanning gedaan worden om een steeds grotere diepgang te waarborgen.

— *Zeesluis te Terneuzen (Ned.).* De begroting voorziet 800 miljoen voor terugbetaling aan de Nederlandse regering, wat meebrengt dat dit werk in Nederland, 2 miljard zal kosten.

— *Het hellend vlak van Ronquières* zal in gebruik worden genomen in de loop van 1967. Hierdoor zal de scheepvaart op de aansluitende kanalen verbeteren.

— *De bevaarbaarheid van de waterwegen* voor schepen tot 1 350 ton zal aangepast worden.

— *Het Albertkanaal en het kanaal van Brussel naar de Rupel,* hebben dringend behoefte aan onderhoudswerken en moeten worden verdubbeld. Vorig jaar werd op het Albertkanaal, 30 miljoen ton vracht vervoerd; op enkele jaren is het verkeer er verdubbeld. Voor deze werken zouden enkele miljarden nodig zijn, om werkelijk aan de gestelde behoeften te voldoen daar thans alles afgestemd is op snellere scheepvaart en duwkonvoien.

— *Niet bevaarbare waterlopen.* Hier stelt men een schreeuwend tekort vast aan onderhoud. De jongste overstromingen zijn gedeeltelijk hieraan te wijten. Baggerwerken, versterking van de dijken, kalibrering, e.a. zijn dringend nodig. In 1966 zal de Minister hieraan zijn volle aandacht schenken.

IV. — *Gebouwen.*

Deze sektor werd in de begrotingen steeds stiefmoederlijk behandeld. Voor dit jaar is voorzien :

— huisvesting en kazernering van de rijkswacht : 250 miljoen vastleggingskrediet, tegen 30 miljoen in 1965;

— posterijen : 295 miljoen, tegen 50 miljoen in 1965;

— culturele centra : 210 miljoen waaronder wederopbouw van het museum van Mariemont en voortzetting van de werken aan de Kunstberg;

— administratieve centra : het centrum aan de Congreskolom nadert zijn voltooiing. De vastleggingen zijn voorzien om de thans bestaande blokken, af te werken.

In Antwerpen wordt een provinciaal administratief centrum gebouwd in het kader van de decentralisatie. Om het jaar zal een provincie aan de beurt komen.

Ook de grote behoeften van sommige departementen als Financiën en Volksgezondheid, dragen de bekommernis van het departement weg.

III. — *Voies hydrauliques.*

Dans ce secteur également, les travaux en cours d'exécution seront poursuivis.

— *Port d'Anvers.* L'extension du port et des darses se poursuit. L'écluse de Zandvliet est presque achevée. Il est déjà envisagé de procéder à des extensions sur la rive gauche. En ce qui concerne la navigabilité de l'Escaut, l'objectif permanent est d'obtenir une profondeur plus grande. Les travaux de dragage dans l'Escaut maritime et le « Scheur », en Mer du Nord, sont importants à cet égard. Ce problème doit être considéré avec réalisme; il importe, dès lors, de faire un effort maximum en vue de garantir une profondeur toujours plus grande.

— *Ecluse maritime de Terneuzen (P.-B.).* Le budget prévoit 800 millions, destinés à rembourser le Gouvernement néerlandais; il en résulte que sur le territoire des Pays-Bas le coût de cet ouvrage atteindra les 2 milliards.

— *Plan incliné de Ronquières :* il sera mis en service dans le courant de 1967. Il en résultera une amélioration de la navigation sur les canaux qui y aboutissent.

— *La navigabilité des voies hydrauliques* sera adaptée aux unités de 1 350 tonnes.

— *Le canal Albert et le canal de Bruxelles au Rupel* doivent subir d'urgence des travaux d'entretien et doivent être doublés. Les chargements transportés l'année dernière via le canal Albert ont atteint 30 millions de tonnes; le trafic y est passé au double en quelques années. La réalisation des travaux dans ce secteur demanderait plusieurs milliards pour satisfaire effectivement aux besoins constatés, le tout étant à présent axé sur une navigation accélérée et sur la technique du poussage.

— *Cours d'eau non navigables.* Dans ce secteur, de graves lacunes sont constatées en ce qui concerne l'entretien. Les dernières inondations en sont partiellement la conséquence. Des travaux de curage, de consolidation des digues, de calibrage, etc., sont d'une urgente nécessité. Le Ministre y consacrera toute son attention en 1966.

IV. — *Bâtiments.*

Dans les budgets, ce secteur a toujours été traité en parent pauvre. Pour cette année, les prévisions sont les suivantes :

— logement et casernement de la gendarmerie : 250 millions de crédits d'engagement, au lieu de 30 millions en 1965;

— postes : 295 millions, au lieu de 50 millions en 1965;

— centres culturels : 210 millions, dont une partie pour la reconstruction du musée de Mariemont et la continuation des travaux au Mont-des-Arts;

— centres administratifs : le centre situé près de la colonne du Congrès est presque terminé. Les engagements sont prévus pour le parachèvement des blocs actuellement existants.

A Anvers, il est procédé, dans le cadre de la décentralisation, à la construction d'un centre administratif provincial. Chaque année, une province viendra en ordre utile.

Les besoins importants de certains ministères, notamment celui des Finances et celui de la Santé publique, retiennent également l'attention du département.

V. — *Stedebouw.*

De begroting voorziet voor alle gesubsidieerde werken in totaal een bedrag van 1 400 miljoen, tegen 1 200 miljoen in 1965.

VI. — *Regionaal economische expansie.*

Voor 1965 was 450 miljoen ingeschreven; voor 1966 is 500 miljoen voorzien. Er is voor 1965 nog een ongebruikt kredietoverschot; men hoopt de overdracht naar 1966 te bekomen.

VII. — *Wet Brunfaut.*

Wanneer in 1965 het opgevraagd krediet 630 miljoen bedroeg, is dit voor 1966 gebracht op 700 miljoen.

TWEEDE DEEL.

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

I. — *Wegen.*

Een lid stelt volgende vragen :

I. — *Onderhoudskredieten.*

Het artikel 14.01 voorziet 473 128 000 frank voor het onderhoud van de wegen. Een vergelijking met vorige jaren is niet mogelijk omdat in de begroting de nodige detailcijfers ontbreken (alleen de totalen zijn aangegeven). Het lid meent te kunnen afleiden uit de aangegeven totalen, dat het beschikbaar bedrag voor het gewoon onderhoud dezelfde hoogte bereikt als de voorgaande jaren. In dit opzicht wordt zeer vaak terecht geklaagd over een onvoldoende onderhoud. Dit brengt mede dat de wegen vroegtijdig stuk gaan en dat de besparing aan onderhoudskosten op langere termijn per slot van rekening zeer duur uitvalt. Voor de betonwegen is een regelmatig onderhoud van de voegen onontbeerlijk. Voor de bitumineuze bedekkingen is een regelmatige bestrijking noodzakelijk. Ook het onderhoud van zoomwegen en grachten is van belang in verband met de waterafvoer en het gevaar voor vorstschade. Een ernstige inspanning om deze onderhoudskredieten te vermeerderen is dan ook aangewezen.

Antwoord :

Voor het gewoon onderhoud der wegen, werden respectievelijk ingeschreven :

- voor dienstjaar 1965 : 524,5 miljoen op artikel 26.1 van de gewone uitgaven;
- voor dienstjaar 1966 : 579,9 miljoen op artikel 14.01 van de gewone uitgaven.

Met andere woorden : een verhoging van 55,4 miljoen.

Evenwel moet worden opgemerkt dat voor de buitengewone onderhoudswerken een speciaal krediet op een afzonderlijk artikel van de buitengewone uitgaven wordt uitgetrokken.

Dit krediet belooft :

- 325 miljoen voor 1965 : artikel 695;
- 579 miljoen voor 1966 : artikel 14.02,

hetzij een vermeerdering van 254 miljoen.

V. — *Urbanisme.*

Le budget prévoit, pour l'ensemble des travaux subsidiés, un montant total de 1 400 millions, au lieu de 1 200 millions en 1965.

VI. — *Expansion économique régionale.*

En 1965, 450 millions avaient été inscrits au budget; 500 millions sont prévus pour 1966. En outre, il reste un excédent de crédit non utilisé en 1965 et dont on espère obtenir le transfert à l'exercice 1966.

VII. — *Loi Brunfaut.*

Alors que le crédit sollicité en 1965 était de 630 millions, il s'élève à 700 millions pour 1966.

DEUXIEME PARTIE.

QUESTIONS ET REPONSES.

I. — *Routes.*

Un membre a posé les questions suivantes :

I. — *Crédits d'entretien.*

L'article 14.01 prévoit 473 128 000 francs pour l'entretien des routes. Il est impossible d'établir une comparaison avec des années antérieures, les chiffres que nécessite cette comparaison n'étant pas repris en détail au budget (qui ne mentionne que les totaux). Le membre croit pouvoir déduire des totaux mentionnés que le montant disponible pour l'entretien ordinaire est de la même importance que les années précédentes. A ce sujet, on se plaint très souvent, et à raison, de l'entretien insuffisant. Il en résulte que les routes s'usent prématurément et qu'en fin de compte les économies réalisées sur les frais d'entretien coûtent très cher à plus longue échéance. Pour les chaussées en béton, un entretien régulier des joints se révèle indispensable. Il est nécessaire d'enduire régulièrement les couches bitumeuses. L'entretien des chemins de halage et des fossés est aussi important pour l'évacuation des eaux et le danger de dégâts résultant du gel. Il s'indique dès lors de consentir un véritable effort pour augmenter ces crédits d'entretien.

Réponse :

Pour l'entretien ordinaire des routes, ont été inscrits respectivement :

- pour l'exercice de 1965 : 524,5 millions à l'article 26.1 des dépenses ordinaires;
- pour l'exercice 1966 : 579,9 millions à l'article 14.01 des dépenses ordinaires.

Ceci se traduit par une augmentation de 55,4 millions.

Il convient néanmoins de signaler que, pour les travaux d'entretien extraordinaire, un crédit spécial a été inscrit séparément sous un article des dépenses extraordinaires.

Ce crédit s'élève à :

- 325 millions pour 1965 : article 695;
- 579 millions pour 1966 : article 14.02,

soit une augmentation de 254 millions.

In totaal wordt er dus in 1966, $55,4 + 254 = 309,4$ miljoen meer toegekend dan in 1965.

II. — Industriezone langsheen het kanaal Gent-Terneuzen.

De werken aan de industrieweg op de oostelijke oever vorderen goed, terwijl het 3^{de} vak (aanneming Dhondt) zijn voltooiing nadert.

Anderzijds is de brug over de recht te trekken Moervaart (aanneming De Meyer) in aanbouw en het zandlichaam van het 4^{de} vak wordt opgespoten door een Nederlandse firma (Hydex en Blankevoort) met specie afkomstig van de Moervaart.

Op het 5^{de} vak draait de onderneming Pevalco op volle toeren. Er is dus reden tot optimisme. Evenwel is het nodig in de loop van dit jaar kredieten ter beschikking te stellen voor de bouw van het toegangscomplex van het staalbedrijf S. I. D. M. A. R. dat zeer binnen kort met zijn productie begint.

In verband met de bouw van dit complex kan het nuttig zijn een voorraad grondspecie aan te leggen voor de opritten van dit complex, en dit met specie van de aan gang zijnde graafwerken van de Moervaart.

Antwoord :

De toestand der werken doet zich voor als volgt :

Het 3^{de} vak en de brug over de recht te trekken Moervaart zullen voltooid zijn respectievelijk tegen de eerste en de zevende juli e.k.

Het grondwerk op het 4^{de} vak is in uitvoering. Het aanbrengen van de verharding hierop, zal in aanbesteding worden gesteld in de loop van het 3^{de} kwartaal.

De werken op het 5^{de} vak werden onlangs aangevat.

Wat het toegangscomplex tot het staalbedrijf S. I. D. M. A. R. betreft, werd er reeds een principieel akkoord gegeven.

De ontwerpen van de toegangsweg alsook van de spoorwegbrug worden opgemaakt.

Zodra de studies zullen beëindigd zijn en de raming gekend, zal het ontwerp voor akkoord aan het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie worden voorgelegd.

III. — Algemene wegenwerken.

A. — Primair net.

Rijksweg n° 14. — Vervangingsweg van de Europaweg E 3.

Op het belang van deze weg en de nodige verbeteringswerken werd reeds meerdere malen gewezen.

Het verkeer neemt nog immer toe, en het gevaar van deze 3-strokenweg bezorgt hem de naam van « de dodenbaan ». Deze rijksweg heeft een verkeersdichtheid van 14 000 voertuigen per dag, waarvan 50 % vrachtwagens.

Met voldoening vernam het lid dat in het jaarprogramma 1966-1967 een degelijke openbare verlichting langsheen het traject Gent-Kortrijk zal worden aangebracht. In verband hiermede dringt het lid aan op het vellen van al de nog overblijvende bomen. Immers, de meeste van deze bomen zijn rijp en vertonen vele dode takken; ze zijn een

Au total, il sera donc alloué en 1966, $55,4 + 254 = 309,4$ millions de plus qu'en 1965.

II. — Zone industrielle riverainc du canal de Gand à Terneuzen.

Les travaux de la route industrielle sur la rive orientale progressent bien, tandis que le 3^e tronçon (entreprises Dhondt) est presque terminé.

D'autre part, le pont sur le Moervaart (dont le tracé doit être rectifié, entreprises De Meyer), est en construction et une firme néerlandaise (Hydex et Blankevoort) constitue la masse de sable du 4^e tronçon avec des matières prélevées dans le Moervaart.

Au 5^e tronçon, les entreprises Pevalco travaillent à plein rendement. Il y a donc lieu d'être optimiste. Cependant il se révèle indispensable que, dans le courant de cette année, les crédits nécessaires soient rendus disponibles en vue de la construction de l'ensemble des voies d'accès au complexe sidérurgique S. I. D. M. A. R., lequel entamera bientôt sa phase de production.

En ce qui concerne la construction de ce complexe sidérurgique, il peut se révéler utile de créer une réserve de matières de remblayage pour aménager les montées vers ledit complexe et ce, au moyen des terres provenant des travaux de creusement du Moervaart.

Réponse :

L'état des travaux se présente comme suit :

Le 3^e tronçon et le pont sur le Moervaart (dont le tracé doit être rectifié), seront terminés respectivement pour le premier et pour le sept juillet prochains.

Les travaux de terrassement sur le 4^e tronçon sont en cours d'exécution. La pose du revêtement sera mise en adjudication dans le courant du 3^e trimestre.

Les travaux sur le 5^e tronçon ont été entamés récemment.

L'accord de principe a déjà été obtenu, pour ce qui est du système de voies d'accès au complexe sidérurgique S. I. D. M. A. R.

Les projets relatifs à la voie d'accès ainsi qu'au pont de chemin de fer sont en cours d'élaboration.

Dès que seront terminées les études et connues les évaluations, le projet sera soumis pour accord au Comité ministériel de coordination économique et sociale.

III. — Travaux généraux de voirie.

A. — Réseau primaire.

Route de l'Etat n° 14. — Voie de substitution pour l'autoroute européenne E 3.

A diverses reprises ont été soulignées l'importance de cette route ainsi que la nécessité de travaux d'amélioration.

La circulation continue à s'intensifier, et les dangers que présente cette route à trois bandes ont valu à celle-ci le nom de « route de la mort ». La densité de la circulation sur cette route de l'Etat est de 14 000 véhicules par jour, dont 50 % sont des camions.

Le membre se réjouit d'apprendre que le programme pour l'exercice 1966-1967 prévoit un éclairage public adéquat sur le tronçon Gand-Courtrai. A ce propos, le membre insiste sur la nécessité d'abattre tous les arbres subsistant encore. Ceux-ci, pour la plupart, sont âgés et portent de nombreuses branches mortes; ainsi que le rap-

wezenlijk gevaar voor aanrijdingen, zoals wekelijks blijkt uit de pers. Ze zullen ook een hinder vormen voor de beloofde openbare verlichting.

Wat de verbredingswerken betreft, vraagt het lid de aandacht voor de beloofde werken aan « De Drie Sleutels » te Si-Denijs-Westrem. Gezien de slechte staat van de betonverharding aldaar, meent het lid dat het aangewezen is de bestaande verharding eveneens te vernieuwen bij het uitvoeren der verbredingswerken.

Aan de verbreding van 3 tot 4 rijstroken dient bijzondere aandacht besteed :

a) *tussen Gent en Deinze :*

— 26 m breedte beschikbaar, uitgenomen in de doortocht van *Astene*.

Het lid vraagt kredieten beschikbaar te stellen voor de verbreding van 3 tot 4 rijstroken aldaar, mede gelet op de gevaarlijke kruising ter hoogte van buurtweg n° 1 (aan kerk, gemeentehuis).

b) *tussen Deinze en Kortrijk :*

1. — *Kortrijkstraat te Deinze :*

Alle onteigeningen zijn gedaan, maar het geheel vertoont een erbarmelijk uitzicht; o.a. nieuw gebouwde huizen zonder water, gas, enz. Het is dringend noodzakelijk de wegenwerken aldaar uit te voeren, en dus :

— de nodige wegfondskredieten ter beschikking te stellen;

— de nodige toelagen aan de stad Deinze te verlenen voor de nodige rioleringswerken welke noodzakelijkerwijze de wegenwerken moeten voorafgaan.

2. — *te Machelen :* verbredingswerken zijn aan gang.

Een paar moeilijke gevallen moeten nog worden opgelost; o.a. onteigening van huizen welke, ofwel te dicht bij de nieuwe weg staan, ofwel te laag staan en last zullen krijgen van het water op de brede betonweg, ofwel een gevaarlijke hinder vormen voor de zichtbaarheid van de weggebruikers.

3. — *te Olsene :*

Om de reeds gedane investeringen voor de verbredingen in Deinze en Machelen rendabel te maken is het logisch en wenselijk deze werken voort te zetten, en dus vooraf de nodige onteigeningen met de gewenste spoed uit te voeren. Daar de vastgelegde kredieten vermoedelijk reeds door het Comité tot Aankoop werden opgebruikt is het aangewezen een volgende en laatste schijf beschikbaar te stellen om de onteigeningen in de doortocht te Olsene te voleindigen. Ondertussen zouden dan ook de uitvoeringsplannen voor de wegenwerken en de aanbestedingsbescheiden worden klaar gemaakt.

4. — *te Zulte :*

Om aan te sluiten met de werken in Machelen en Olsene zouden in Zulte de onteigeningen voor de verbreding voortgezet moeten worden, dit met het oog op het uitvoeren der

porte à longueur de semaine la presse, ils constituent un réel danger d'accidents. Ils sont également susceptibles de faire obstacle à l'éclairage public, objet des promesses.

Pour ce qui est des travaux d'élargissement, le membre attire l'attention sur les travaux promis au lieu-dit : « De Drie Sleutels » à St-Denijs-Westrem. Le membre estime opportun, étant donné le mauvais état du revêtement en béton à cet endroit, de renouveler également ce revêtement lorsque seront exécutés les travaux d'élargissement.

Lorsqu'il s'agira de porter la largeur de 3 à 4 bandes de roulage, il conviendra d'accorder une attention toute particulière aux points suivants :

a) *entre Gand et Deinze :*

— largeur disponible de 26 m, sauf dans la traversée d' *Astene*.

Le membre demande l'ouverture de crédits en vue de porter la largeur de la route à cet endroit de 3 à 4 bandes de roulage, cela en raison également du carrefour dangereux à hauteur du chemin vicinal n° 1 (à proximité de l'église et de la maison communale).

b) *entre Deinze et Courtrai :*

1. — *Kortrijkstraat à Deinze :*

Toutes les expropriations sont terminées, mais l'ensemble présente un aspect lamentable : de nouvelles constructions, notamment, sont privées d'eau, de gaz, etc. Il y a lieu d'exécuter d'urgence les travaux de voirie à cet endroit, et dès lors :

— de rendre disponibles les crédits nécessaires du Fonds des routes;

— d'accorder à la ville de Deinze les subventions nécessaires à la pose des égouts indispensables, celle-ci devant nécessairement précéder les travaux de voirie.

2. — *à Machelen :* des travaux d'élargissement sont en cours.

Quelques difficultés restent à résoudre : notamment l'expropriation de maisons sises soit trop à proximité de la nouvelle route, soit à un niveau inférieur à celle-ci et qui, de ce fait, seront exposées à recevoir les eaux d'écoulement de la large route bétonnée, ou encore qui représentent pour les usagers de la route une entrave dangereuse à la visibilité.

3. — *à Olsene :*

Afin d'assurer la rentabilité des investissements déjà consentis pour les élargissements à Deinze et à Machelen, il serait logique et souhaitable de continuer ces travaux et d'accélérer au préalable l'exécution des expropriations nécessaires. Les crédits engagés étant vraisemblablement déjà dépensés par le Comité d'acquisition, il y aurait lieu de rendre disponible une nouvelle et ultime tranche de crédits en vue de terminer les expropriations dans la traversée d'Olsene. Les plans d'exécution et les documents d'adjudication des travaux routiers seraient mis au point dans l'entre-temps.

4. — *à Zulte :*

Afin d'assurer la continuité avec les travaux effectués à Machelen et Olsene, il conviendrait de poursuivre les expropriations en vue de l'élargissement de la route à Zulte,

wegenwerken in de eerstvolgende jaren. Zodra de reeds vastgelegde kredieten uitgeput zijn, zou een volgende schijf moeten worden vastgelegd.

Rijksweg n° 66. — Torhout-Gent.

Deze rijksweg werd wegens zijn belangrijkheid in het primair net geklasseerd. Hij is vooral van belang tussen Gent en het toegangscomplex van de autosnelweg Brussel-Oostende, te Drongen. De verbreding op 35 m is voorzien, samen met de bouw van de nieuwe brug over de Ringvaart en de omleiding te Drongen. Nu de bouw van de nieuwe brug — in het kader van de afwerking van de Ringvaart — is voorzien, is het hoog tijd om tot de verwezenlijking van de omleiding van Drongen over te gaan. Het lid meent dat het aangewezen is, samen met de bouw van de brug, aldaar het complex uit te voeren dat de verbinding moet verzekeren tussen rijksweg n° 66 en de beide oeverwegen langsheen de Ringvaart, waarvan één (kant Gent) de Grote Ring van Gent zal worden.

Tevens zou nu reeds moeten gedacht worden aan de bouw van de nieuwe brug over de spoorlijn Gent-Brugge, in de nabijheid van het station van Drongen, ten einde de hinderlijke overweg te kunnen afschaffen. De medewerking van het Ministerie van Verkeerswezen is daartoe nodig en de begrotingen van Openbare Werken en Verkeerswezen zouden hiertoe gecoördineerd moeten worden.

Voorbij het complex te Drongen-Baarle is de toestand van de rijksweg n° 66 eveneens erbarmelijk. Een tijdelijke verbetering van de slechte keibestrating tot aan het kruispunt te St-Martens-Leerne is zeker wenselijk. Een gering krediet zou volstaan om deze noodtoestand te verhelpen.

B. — Secundair net.

Rijksweg n° 337. — Waregem-Nazareth-Deurle-Hansbeke.

De voltooiing van de brug te Hansbeke over het kanaal Gent-Brugge heeft het belang van de genoemde rijksweg aanzienlijk doen stijgen, en dit zeker tussen de voltooide brug en het centrum van Hansbeke, van waaruit eveneens rijksweg n° 360 Drongen-Hansbeke vertrekt.

Tussen de genoemde brug en het centrum van Hansbeke is deze rijksweg slechts 3 m breed. De verharding bestaat uit een erbarmelijk slechte keibestrating. Derhalve acht het lid het aangewezen hieraan dringend verbetering te brengen.

Benevens het vak tussen Hansbeke-brug en Hansbeke-centrum zijn er nog andere vakken welke op een dringende herstelling wachten.

De doortocht van Nevele, en daarop aansluitend de doortocht van Vosselare in de bebouwde kom, bestaan nog steeds uit een keibestrating welke in bedenkelijke staat van onderhoud verkeert. De verbetering van het kruispunt « De Vos » evenals de er op aansluitende rechte trekking naar St-Martens-Leerne toe zouden aanzienlijk bijdragen tot de veiligheid van het verkeer.

Rijksweg n° 360. — Drongen-Hansbeke.

Deze rijksweg bestaat eveneens uit een zeer slechte en smalle keibestrating. De verbetering over het ganse traject zou zeker een te belangrijke uitgave vergen om deze in één jaar op de begroting te voorzien. Dit mag echter geen reden zijn om de aanvang van zo nodige verbeteringswerken verder uit te stellen. Het lid dringt er dan ook op aan dat

dans de perspective de l'exécution des travaux routiers au cours des prochaines années. Dès que les crédits déjà engagés seront épuisés il conviendrait d'engager une nouvelle tranche de crédits.

Route nationale n° 66. — Torhout-Gand.

Etant donné son importance, cette route nationale a été classée dans le réseau primaire. Elle revêt une importance particulière entre Gand et le complexe d'accès à l'autoroute Bruxelles-Ostende à Drongen. Il est prévu de porter la route à une largeur de 35 m et, en même temps, de construire le nouveau pont sur le canal circulaire et le contournement à Drongen. La construction du nouveau pont étant prévue dans le cadre de l'achèvement du canal circulaire, il est grand temps de réaliser le contournement de Drongen. Le membre estime opportun de poursuivre, en même temps que la construction du pont, la réalisation du complexe destiné à assurer la jonction avec la route de l'Etat n° 66 et les deux chemins riverains du canal circulaire dont l'un (côté Gand) est destiné à devenir la grande ceinture de Gand.

Il y aurait lieu également d'envisager dès à présent la construction, à proximité de la gare de Drongen, du nouveau pont sur la ligne ferroviaire Gand-Bruges en vue de la suppression du passage à niveau, lequel se révèle gênant. La coopération du Ministère des Communications est indispensable à cette fin et il conviendrait de coordonner le budget des Travaux publics et celui des Communications.

Passé le complexe de Drongen-Baarle, la route de l'Etat n° 66 est également très mauvaise. Une amélioration à caractère provisoire du pavage jusqu'au carrefour de St-Martens-Leerne apparaît certes souhaitable. Un crédit d'importance minime suffirait à remédier à cette situation alarmante.

B. — Réseau secondaire.

Route de l'Etat n° 337. — Waregem-Nazareth-Deurle-Hansbeke.

L'achèvement du pont de Hansbeke, sur le canal Gand-Bruges a fortement accentué l'importance de cette route de l'Etat, particulièrement entre le pont ainsi terminé et le centre de Hansbeke, qui est également le point de départ de la route de l'Etat n° 360 Drongen-Hansbeke.

Entre ledit pont et le centre de Hansbeke, la route de l'Etat n'a qu'une largeur de 3 m. Le revêtement de la route est constitué par un pavage se trouvant dans un état lamentable. Le membre estime dès lors qu'il convient d'apporter d'urgence une amélioration à cet état de choses.

Outre le tronçon entre le pont et le centre de Hansbeke, d'autres tronçons nécessitent une réparation urgente.

La traversée de Nevele, et ensuite celle de Vosselare dans l'agglomération, sont encore toujours dotées d'un pavage mal entretenu. L'aménagement du carrefour « De Vos » ainsi que la rectification de la route vers St-Martens-Leerne qui en constitue la prolongation contribueraient à améliorer considérablement la sécurité routière.

Route de l'Etat n° 360 Drongen-Hansbeke.

Cette route de l'Etat est également pavée; elle est très étroite et en très mauvais état. L'amélioration de l'intégralité de ce tronçon routier entraînerait des dépenses trop considérables pour pouvoir figurer au budget d'un seul exercice. Ce fait n'est cependant pas un motif pour continuer à différer le commencement de travaux aussi urgents. Le membre

een aanvang zou worden gemaakt met de studie der verbetering van een deel van deze weg, en dit bij voorkeur in de omgeving van Drongen.

Antwoorden :

A. — *Primair net.*

Rijksweg n° 14. — Gent-Deinze-Kortrijk.

Praktisch alle bomen, die een gevaar vormden voor het verkeer of die ziek leken, werden reeds geveld. Het is klaar dat, bij gelegenheid van de verwezenlijking van een openbare verlichting langsheen betrokken rijksweg, deze kwestie in haar geheel zal worden onderzocht.

Wat de werken aan het kruispunt « De Drie Sleutels » betreft, deze zullen eerstdaags in aanbesteding worden gesteld. De bestaande betonverharding aldaar zal bij die gelegenheid worden vernieuwd, zo de kredieten toereikend zijn.

Voor de modernisering en de verbreding van deze rijksweg in de doortocht van Astene konden tot nog toe geen kredieten worden aangewend.

In het ontworpen vijfjarenplan 1966-1970 konden echter worden opgenomen de Kortrijkstraat te Deinze alsook de doortocht van Olsene en Zulte.

De rioleringswerken in de Kortrijkstraat te Deinze, kunnen bij die gelegenheid worden uitgevoerd.

Wat de toestand te Machelen betreft, waar nog enkele huizen moeten onteigend worden, deze gevallen zijn gekend en maken het voorwerp uit van een aan de gang zijnde onderzoek.

Rijksweg n° 66. — Torhout-Gent.

Het tracé en het rooilijnplan van de omleiding te Drongen werden reeds opgemaakt.

De plannen in voorontwerp zijn in studie.

Volgens een voorlopige raming zullen de kosten — onteigeningen + werken (brug over de spoorweg inbegrepen) — ongeveer 100 miljoen bedragen. Hiervoor konden vooralsnog geen kredieten worden weerhouden.

Verbeteringswerken zouden ongetwijfeld op het vak Drongen-St-Martens-Leerne moeten worden uitgevoerd. Zij kunnen gebeurlijk worden voorzien op een der volgende begrotingen, in het kader der buitengewone onderhoudswerken.

B. — *Secundair net.*

Rijksweg n° 337. — Waregem-Nazareth-Deurle-Hansbeke.

Verscheidene verbeteringswerken, die op deze verbinding zouden moeten uitgevoerd worden, werden reeds bestudeerd, nl. : de toegangsweg tot de brug, de doortocht van Nevele en in 't algemeen het vak St-Martens-Leerne-Hansbeke.

Op de huidige begroting konden voor deze werken geen kredieten worden uitgetrokken.

Rijksweg n° 360. — Drongen-Hansbeke.

Desbetreffend moeten de studies nog worden gemaakt.

insiste dès lors pour que soit entamée l'étude de l'aménagement partiel de cette route, dans la région de Drongen de préférence.

Réponses :

A. — *Réseau primaire.*

Route nationale n° 14. — Gand-Deinze-Courtrai.

Les arbres constituant un danger pour la circulation ou qui semblaient atteints de maladie sont à l'heure actuelle presque tous abattus. Il est évident que lorsque sera installé l'éclairage public de cette route de l'Etat, la question sera revue dans son ensemble.

Quant aux travaux au carrefour « De drie Sleutels », ils seront prochainement mis en adjudication. A cette occasion, le revêtement bétonné existant à cet endroit sera renouvelé si les crédits le permettent.

Jusqu'à présent, il n'a pas encore été possible d'affecter des crédits en vue de la modernisation et de l'élargissement de cette route dans la traversée d'Astene.

Dans le plan quinquennal 1966-1970 ont seules été retenues : la Kortrijkstraat à Deinze ainsi que les traversées d'Olsene et de Zulte.

A cette occasion pourront être exécutés les travaux de pose d'égouts dans la Kortrijkstraat à Deinze.

Quant à la situation à Machelen, où il convient de procéder encore à quelques expropriations de maisons, les cas évoqués sont bien connus et sont actuellement en cours d'examen.

Route de l'Etat n° 66. — Torhout-Gand.

Le tracé et le plan d'alignement du contournement à Drongen ont déjà été dressés.

Les plans sont à l'étude sous forme d'avant-projet.

D'après une estimation provisoire, les frais représentés par les expropriations et les travaux (y compris le pont de chemin de fer) s'élèveront à environ 100 millions. Jusqu'à présent, il n'a pas encore été possible de réserver des crédits à cette fin.

Il est certain que des travaux d'amélioration restent encore à faire sur le tronçon Drongen-St-Martens-Leerne. Ils pourront éventuellement figurer dans un des budgets ultérieurs, dans le cadre des travaux d'entretien extraordinaire.

B. — *Réseau secondaire.*

Route de l'Etat n° 337. — Waregem-Nazareth-Deurle-Hansbeke.

Ont déjà fait l'objet d'études, divers travaux d'aménagement qui devraient être exécutés sur cette jonction, notamment : l'accès au pont, la traversée de Nevele et, d'une manière générale, le tronçon de St-Martens-Leerne-Hansbeke.

Le budget actuel ne prévoit pas de crédits pour ces travaux.

Route de l'Etat n° 360. — Drongen-Hansbeke.

Les études relatives à cette route doivent encore être faites.

De uit te voeren verbeteringswerken zijn belangrijk.

Vooralsnog is het niet mogelijk de verwezenlijking ervan in het programma op te nemen.

— Hoewel een lid kan begrijpen dat de Minister, gezien de financiële toestand van het land, gedwongen is ook in de sektor openbare werken een keuze te doen, toch meent hij bijzondere aandacht te moeten vragen voor die gewesten die met speciale moeilijkheden hebben af te rekenen zoals bvb. een te grote arbeidersmobiliteit en een sterke industriële achteruitgang.

Derhalve wordt gevraagd wat er gedaan zal worden in de streek van Oudenaarde en Ronse en wat er voorzien is voor de omleiding te Aalst en Ninove.

Het lid wenst ook te vernemen of vorderingen zijn gemaakt met betrekking tot de gewestplannen Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem?

Antwoorden :

A) Streek Oudenaarde en Ronse.

De werken tot kalibrering van de boven-Schelde in de doortocht van Oudenaarde, alsook tussen Berchem en Oudenaarde, en de rechtekking tussen Asper en Gavere zullen worden uitgevoerd ten einde de scheepvaart met schepen van 1 350 ton te vergemakkelijken. De daartoe nodige kredieten zijn op de begroting uitgetrokken.

Tevens wordt de heropbouw van de tweede hefbrug te Oudenaarde in het uitzicht gesteld.

Wat de wegen betreft zij vermeld dat de doortocht te Leupegem en het vak Leupegem-Ronse zullen verbeterd worden met kredieten voorzien op buitengewoon onderhoud. Hetzelfde geldt voor de verbindingen met de rondweg om Oudenaarde en de eerste fase van de weg Gent-Oudenaarde.

B) Omleiding te Aalst en Ninove.

In de loop van het jaar 1966 worden de onteigeningen voortgezet ten einde de werken te kunnen uitvoeren in de eerstkomende jaren.

C) Gewestplannen.

Eerlang zal de studiegroep die gelast zal worden met het opmaken van die plannen worden aangesteld.

— Een lid stelt volgende vragen :

— *Gent-Valenciennes.*

Het stelt vast dat de verbreding van de weg Gent-Valenciennes voorzien is voor het vak Oudenaarde-Gent. Ook werden de nodige kredieten uitgetrokken voor de verbindingswegen met de rondweg Oudenaarde.

Hij verbaast er zich dan ook over geen vooruitzichten te vinden in het budget nopens de rondweg te Ronse waarvoor het tracé werd vastgelegd in 1965.

Ten slotte stipt hij aan dat reeds in 1938 een tracé voor de ringlaan te Ronse werd vastgesteld, maar dat het tracé in 1965 werd gewijzigd, ingevolge de ontwerpen van de autosnelweg Brussel-Lille. Derhalve acht het lid het van belang de verbetering van die Rijksweg te verhaasten door de eigenlijke weg te verbeteren en de nodige rondwegen aan te leggen vooraleer te verzeilen in de verbindingswegen met de rondwegen.

Les travaux d'amélioration à exécuter sont importants.

Actuellement il n'est pas possible d'intégrer la réalisation de ces travaux dans le programme.

— Tout en comprenant que le Ministre soit également contraint par la situation financière du pays de faire un certain choix dans le secteur des travaux publics, un membre estime cependant devoir demander d'accorder une attention spéciale aux régions appelées à faire face à des difficultés particulières, telles qu'une trop grande mobilité de la main-d'œuvre et une récession industrielle accentuée.

Dès lors, le membre s'enquiert de ce qui sera fait dans la région d'Audenarde et de Renaix, et de ce qui est prévu pour le contournement d'Alost et de Ninove.

Il désire également savoir si des progrès ont été accomplis en ce qui concerne les plans régionaux Alost-Ninove-Grammont-Zottegem.

Réponse :

A) Région d'Audenarde et de Renaix.

Les travaux de calibrage du Haut-Escaut dans la traversée d'Audenarde, de même qu'entre Berchem et Audenarde, ainsi que les travaux de rectification entre Asper et Gavere seront exécutés en vue de faciliter la navigation des unités de 1 350 tonnes. Les crédits nécessaires ont été inscrits au budget.

En outre est prévue la reconstruction du second pont-levant à Audenarde.

En ce qui concerne les routes, il y a lieu de mentionner que la traversée de Leupegem et la section Leupegem-Renaix seront aménagées à l'aide des crédits prévus pour l'entretien extraordinaire. Il en va de même pour les liaisons avec le « ring » autour d'Audenarde et la première phase de la route Gand-Audenarde.

B) Contournement d'Alost et de Ninove.

Dans le courant de l'année 1966, les expropriations seront poursuivies afin de pouvoir exécuter les travaux au cours des prochaines années.

C) Plans régionaux.

La désignation du groupe d'étude chargé de l'établissement de ces plans aura lieu incessamment.

— Un membre pose les questions suivantes :

— *Gand-Valenciennes.*

Il constate que l'élargissement de la route Gand-Valenciennes est prévu sur la section Audenarde-Gand. Les crédits nécessaires ont été inscrits pour les voies d'accès au « ring » d'Audenarde.

Le membre s'étonne, dès lors, de ne pas trouver au budget de prévisions pour le « ring » de Renaix, dont le tracé a été fixé en 1965.

Il souligne enfin qu'un tracé a été établi, dès 1938, pour le « ring » de Renaix, mais qu'il a été modifié en 1965, en raison des projets d'autoroute Bruxelles-Lille. Dès lors, il estime qu'il importe de hâter l'aménagement de cette route de l'Etat en améliorant la route proprement dite et en construisant le « ring » nécessaire, avant de s'égarer dans les voies d'accès au ring.

— *Omleiding Ronse.*

In verband met de omleiding Ronse stipt het lid aan dat voor het gedeelte van de tracés, vastgelegd in 1938, en niet begrepen in hogergenoemde Rijksweg Gent-Valenciennes, nl. het deel tussen de Rijksweg 62 (Doornik-Lokeren) en Rijksweg 57 (Soignies-Oostende) de nodige gronden reeds werden onteigend vooraleer de rondweg werd aangelegd en dat er nog nergens sprake is van verwezenlijking.

— *Toeristische weg* (laatste deel) tussen Rijksweg Ronse-Oudenaarde en de Provinciale baan Ronse-Berchem.

De uitvoering werd door de vorige Minister van Openbare Werken beloofd van zodra de nodige onteigeningen zouden gedaan zijn, wat nu sedert anderhalf jaar het geval is.

Het lid vestigt er de aandacht op dat deze weg 3 m breed is en in een erbarmelijke toestand ligt.

— *Autosnelweg Brussel-Lille.*

Het tracé van deze weg werd vastgelegd bij koninklijk besluit van 21 november 1962.

Het is de bedoeling om met deze weg een economisch verlaten streek, nl. het Zuiden van Vlaanderen en het Noorden van Henegouwen, bewoond door meer dan 200 000 inwoners, te ontsluiten.

— *Ronse-Nederbrakel.*

Ook hier is sedert jaren sprake van verbetering. Welke zijn desaanstaande de vooruitzichten?

Antwoorden :

— *Gent-Valenciennes — vak Gent-Oudenaarde.*

Het begrotingsontwerp voor 1966 bevat de nodige kredieten voor het aanleggen van verbindingswegen met de rondweg te Oudenaarde alsook een eerste schijf voor het moderniseren van rijksweg n° 58 tussen Gent en Oudenaarde.

Volgens het ontwerp van vijfjarenplan 1966-1970 zal de modernisering van dit wegvak tijdens deze periode verder worden afgewerkt.

— *Omleiding Ronse.*

De nieuwe tracés voor de wegomleggingen in de omgeving van Ronse werden onlangs goedgekeurd.

Voor de aanleg van de omleiding te Ronse konden tot nog toe geen kredieten worden weerhouden.

Er moet echter aangestipt worden dat belangrijke verbeteringswerken op het wegvak Oudenaarde-Ronse in uitzicht worden gesteld.

De aanbestedingsprocedure hiervoor werd reeds aangevat.

— *Toeristische weg.*

De beschikbare kredieten laten niet toe de uitvoering hiervan in overweging te nemen.

— *Contournement de Renaix.*

En ce qui concerne le contournement de Renaix, le membre souligne que, pour la partie des tracés établie en 1938 et non comprise dans la route de l'Etat précitée Gand-Valenciennes, c'est-à-dire pour la partie comprise entre la route de l'Etat n° 62 (Tournai-Lokeren) et la route de l'Etat n° 57 (Soignies-Ostende), les terrains nécessaires ont été expropriés dès avant la construction du « ring » et que nulle part il n'est encore question d'une quelconque réalisation.

— *Route touristique* (dernière phase) entre la route de l'Etat Renaix-Audenarde et la route provinciale Renaix-Berchem.

L'exécution de cette route a été promise par le précédent Ministre des Travaux publics, dès que les expropriations nécessaires auraient été réalisées, ce qui est chose faite depuis un an et demi.

Le membre souligne que cette route n'a qu'une largeur de 3 m et qu'elle est dans un état lamentable.

— *Autoroute Bruxelles-Lille.*

Le tracé de cette route a été fixé par l'arrêté royal du 21 novembre 1962.

Cette route doit permettre d'ouvrir un accès vers une région économiquement délaissée, le sud de la Flandre et le nord du Hainaut en l'occurrence, peuplée de plus de 200 000 habitants.

— *Route Renaix-Nederbrakel.*

Depuis des années, il est question d'améliorer également cette voie de communication. Quelles sont les prévisions à cet égard?

Réponses :

— *Gand-Valenciennes — section Gand-Audenarde.*

Le projet de budget pour 1966 contient les crédits nécessaires à la construction de voies d'accès au « ring » d'Audenarde, ainsi qu'une première tranche pour la modernisation de la route de l'Etat n° 58 entre Gand et Audenarde.

Conformément au projet de plan quinquennal 1966-1970, la modernisation de cette section sera poursuivie au cours de la période précitée.

— *Contournement de Renaix.*

Les nouveaux tracés du contournement de Renaix ont été approuvés récemment.

Aucun crédit n'a pu être réservé jusqu'à présent pour la construction de ce contournement.

Il convient toutefois de souligner que d'importants travaux d'aménagement sont prévus sur la section Audenarde-Renaix.

La procédure d'adjudication y afférente a déjà été entamée.

— *Route touristique.*

Les crédits disponibles ne permettent pas d'envisager son aménagement.

— *Autosnelweg Brussel-Lille.*

Deze weg kan in de huidige omstandigheden, niet in aanmerking komen voor een onmiddellijke uitvoering.

— *Ronse-Nederbrakel.*

In zijn huidige staat is het niet mogelijk dit wegvak te verbeteren: het moet ineens, volledig worden genormaliseerd.

De onkosten hiervan — onteigeningen inbegrepen — worden geraamd op ongeveer 155 miljoen.

Deze belangrijke moderniseringswerken kunnen, om budgettaire redenen, niet samen worden aangevat met die op rijksweg 58.

— Een lid wijst erop dat in het Luikse onrust is ontstaan i.v.m. de voortzetting van de werken aan het knooppunt te Loncin en aan de diverse verbindingswegen naar Seraing-Ougrée-Luik. Op dit ogenblik is het vak Glain-Burenville van de verbinding Loncin-Bertholet toegewezen, maar de werken liggen stil. De onteigenden wachten op de aanmaning om de onteigende panden te verlaten.

Hoever staat het met de aanbesteding en de vooruitzichten om die verbindingsweg te voltooien, waarvan de aanleg slechts verantwoord zal zijn indien de rechteroever van de Maas wordt bereikt?

Antwoord:

De beslissingen betreffende het tracé van de autosnelweg welke toegang geeft tot de Luikse agglomeratie zijn genomen en de Dienst van Bruggen en Wegen behandelt thans het betreffende ontwerp. Het onteigeningsplan zal weldra ter goedkeuring worden voorgelegd. In afwachting duren de werken voort en zij liggen niet stil, in tegenstelling met wat beweerd wordt.

— Een ander lid stelt de volgende vragen:

— Waarom heeft de Minister in zijn uiteenzetting de studie van de autosnelweg Luik-Brussel, die een van de drukste wegen van het Rijk is en waarvan de uitvoering tweemaal zoveel tijd zal vragen als die van de weg Brussel-Bergen en Antwerpen-Brussel, één jaar achteruitgezet?

— Waarom is de weg Luik-Maastricht niet opgenomen in de 3^{de} categorie van autosnelwegen?

Antwoorden:

Bij het opstellen van de programma's inzake de bestudering en de bouw van de autosnelwegen moet de Minister noodzakelijk rekening houden met de concrete financieeringsmogelijkheden, die hem natuurlijk niet in staat stellen alles tegelijk uit te voeren. In elk geval meent hij van 1967 af de onteigeningen voor de autosnelweg Brussel-Luik te kunnen aanvangen. Voor de autosnelweg Bergen-Brussel-Antwerpen zullen de onteigeningen reeds dit jaar beginnen, dank zij een speciaal krediet dat daarvoor op de begroting van het Autonoom wegfonds is uitgetrokken.

Voor de autosnelweg Luik-Maastricht, waarvan een eerste vak bij het uitrijden van Luik is uitgevoerd, konden de voor de voltooiing nodige kredieten nog niet uitgetrokken worden.

— Een lid verwijst naar het totaal bedrag der kredieten — 7 miljard 850 miljoen — dat in deze begroting is uitgetrokken voor de autosnelwegen en de wegen (E 3 niet inbegrepen).

— *Autoroute Bruxelles-Lille.*

Dans les circonstances actuelles, la phase d'exécution immédiate de cette autoroute ne peut être envisagée.

— *Renaix-Nederbrakel.*

Il n'est pas possible d'aménager cette section dans son état actuel; elle doit être normalisée complètement, en une seule phase.

Les frais y afférents — y compris les expropriations — sont estimés à 155 millions environ.

Ces importants travaux de modernisation ne peuvent, pour des raisons budgétaires, être entrepris en même temps que ceux de la route de l'Etat n° 58.

— Un membre signale qu'une certaine inquiétude se fait jour dans la région liégeoise concernant la poursuite des travaux de l'échangeur de Loncin et des différentes bretelles vers Seraing-Ougrée-Liège. Actuellement, le tronçon Glain-Burenville de la liaison Loncin-Bertholet est adjugé, mais les travaux sont arrêtés. Les expropriés attendent leur préavis de départ des lieux.

Où en sont les adjudications et les prévisions pour en terminer avec cette bretelle dont la construction ne sera justifiée que si l'on atteint la rive droite de la Meuse?

Réponse:

Les décisions concernant le tracé de l'autoroute d'accès à l'agglomération liégeoise sont prises et le Service des Ponts et Chaussées s'occupe actuellement du projet. Le plan d'expropriation sera bientôt présenté à l'approbation. En attendant, les travaux continuent et ne sont nullement bloqués, contrairement à ce qui est prétendu.

— Un autre membre pose les questions suivantes:

— Pour quelle raison le Ministre a-t-il dans son exposé reculé d'un an l'étude de l'autoroute Liège-Bruxelles qui est une des artères les plus encombrées du Royaume et dont la réalisation demandera deux fois plus de temps par rapport à Bruxelles-Mons et Anvers-Bruxelles?

— Pour quelle raison Liège-Maastricht n'est-elle pas reprise dans la 3^e catégorie d'autoroutes?

Réponses:

Dans l'établissement des programmes d'étude et de construction des autoroutes, le Ministre doit forcément tenir compte des possibilités concrètes de financement qui lui interdisent évidemment de tout entreprendre simultanément. Quoiqu'il en soit il envisage de commencer, dès l'année 1967, les expropriations pour l'autoroute Bruxelles-Liège. Pour l'autoroute Mons-Bruxelles-Anvers les expropriations seront entamées dès cette année, grâce au crédit spécial prévu au budget du F. A. R. à cet effet.

En ce qui concerne l'autoroute Liège-Maastricht, dont un premier tronçon est réalisé à la sortie de Liège, il n'a pas été possible de prévoir les crédits nécessaires à son achèvement.

— Un membre rappelle que le montant global des crédits, prévu au budget pour les autoroutes et les routes, s'élève à 7 milliards 850 millions (non compris l'autoroute E 3).

Hij constateert dat hiervan voor de provincie Namen slechts een bedrag van 107 miljoen is bestemd en dat het arrondissement Philippeville hiervan slechts 15 miljoen of 1/7 zal ontvangen.

Hij vraagt de speciale aandacht van de Minister voor de weg n° 5 : Charleroi-Rocroi, die dringend dient gemoniseerd te worden en die als vitale as onontbeerlijk is om leven te brengen in dit zuidelijke deel van de streek tussen Samber en Maas.

Deze streek, welke ver verwijderd is van de grote centra, leeft zowel van land- en bosbouw als van industrie, en het prachtige landschap heeft er natuurlijk een toeristische streek van gemaakt.

De metaalnijverheid is vooral geconcentreerd in de streek van Couvin en het toerisme heeft zich ontwikkeld in de vallei van de Viroin, de Thiérache en de streek van les Rièzes en les Sarts. Helaas, de aardrijkskundige ligging van dit deel van het land, ver afgelegen van de centra, verhoogt de algemene kosten van de bedrijven, en vooral dan de vervoerkosten in een aanzienlijke mate. Anderzijds hangt de economische expansie er af van een infrastructuur van de wegen, welke dient te worden aangepast aan de intensivering van het autoverkeer en aan de gestadige aangroei van het vrachtwagenverkeer.

Hoewel alle autoriteiten uit die streek hebben aangedrongen om de volstrekte voorrang aan die werken te geven, is er dit jaar geen krediet uitgetrokken voor die weg, terwijl een bedrag van 15 miljoen voorzien is voor weg n° 36.

Het lid stelt derhalve voor om het op blz. 96 van de begroting voorkomende programma te wijzigen door de « Weg 36 Silenrieux-Rosée : 15 miljoen » te vervangen door « Weg 5 Omleiding Yves-Gomezée of Laneffe : 15 miljoen ».

Antwoorden :

Het bedrag 107 miljoen, waarover het lid spreekt, heeft betrekking op het programma « Wegenfonds — Gewone wegen ». Hierbij dienen nog 60 miljoen gevoegd te worden voor herzieningen, afrekeningen, uitkeringen en onteigeningen.

Voor de autosnelwegen dient rekening te worden gehouden met het viaduct van Onoz (55 miljoen), Fleurus-Velaine, laatste vak (30 miljoen), de onteigeningen ten Oosten van Velaine (140 miljoen), de herzieningen, afrekeningen, signalisatiewerken en varia (35 miljoen).

Het globale bedrag van het Wegenfonds bedraagt aldus 427 miljoen. Hieraan dienen 50 miljoen te worden toegevoegd voor het gewone onderhoud. Misschien kunnen die 477 miljoen nog als een klein bedrag voorkomen. Dit is een gevolg enerzijds van het feit dat de werken aan de « autoroute de Wallonie » weinig belangrijk in de provincie zijn en anderzijds dat grote werken, waartoe in 1965 werd beslist, aan de gang zijn.

* * *

Sinds verscheidene jaren werd voorrang verleend voor de aanleg van de weg n° 4. Dit verklaart het betrekkelijk geringe bedrag van de voor de andere wegen, en meer bepaald voor de weg n° 5 uitgetrokken kredieten.

Er dient nochtans toegegeven te worden dat de onderhoudswerken op deze reisweg systematisch werden uitgevoerd met het doel hem in de best mogelijke staat te houden.

Daarenboven vereist het verkeer op deze weg niet dat het rijvak thans verbreed wordt. Maar er dient veeleer prioriteit te worden gegeven aan het wegwerken van de doortocht in de bebouwde kommen. Dat zijn immers de

Il constate que ce montant ne comprend que 107 millions en faveur de la province de Namur et que l'arrondissement de Philippeville ne recevra que 15 millions, soit 1/7^e.

Il attire l'attention particulière du Ministre sur la route n° 5 : Charleroi-Rocroi, laquelle doit être modernisée d'urgence et qui est l'artère vitale indispensable pour vivifier cette partie Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Cette région, éloignée des grands centres est à la fois agricole, forestière et industrielle et la beauté de ses paysages en fait tout naturellement une région touristique.

L'industrie métallurgique s'est surtout concentrée dans la région de Couvin et le tourisme s'est développé dans la vallée du Viroin, la Thiérache et la région des Rièzes et des Sarts. Hélas ! la situation géographique de cette partie du pays, éloignée des grands centres, augmente singulièrement les frais généraux des entreprises et, notamment, les frais de transport. D'autre part, l'expansion économique y est conditionnée par la création d'une infrastructure routière adaptée à la fois à l'augmentation de la circulation automobile et à l'accroissement régulier du nombre de poids lourds.

Bien qu'une priorité absolue pour ces travaux ait été demandée par toutes les autorités de la région, aucun crédit n'est affecté cette année pour cette route, alors qu'une somme de 15 millions est prévue pour la R. 36.

Le commissaire propose en conséquence de modifier le programme prévu à la page 96 du budget en remplaçant « Route 36 Silenrieux-Rosée : 15 millions » par « R. 5 Contournement Yves-Gomezée ou Laneffe : 15 millions ».

Réponses :

Le montant de 107 millions dont parle le membre est relatif au programme « Fonds des Routes — Routes ordinaires ». Il convient d'y ajouter 60 millions pour révisions, décomptes, interventions et expropriations.

Pour les autoroutes, il faut prendre en considération le viaduc d'Onoz (55 millions), Fleurus-Velaine, dernier tronçon (30 millions), les expropriations à l'Est de Velaine (140 millions), les révisions, décomptes, signalisations et divers (35 millions).

Le total du Fonds des Routes atteint ainsi 427 millions. Il faut y ajouter 50 millions à l'entretien extraordinaire. Ces 477 millions peuvent encore paraître un montant peu élevé. Cela résulte du fait que, d'une part, les travaux de l'autoroute de Wallonie sont peu importants dans la province et que, d'autre part, de grands travaux engagés en 1965 sont en cours.

* * *

Une priorité a été donnée depuis plusieurs années aux travaux d'aménagement de la route n° 4. C'est ce qui explique la modification relative des crédits réservés aux autres routes et en particulier à la route n° 5.

Il faut reconnaître toutefois que des travaux d'entretien ont été réalisés systématiquement sur cet itinéraire, pour en maintenir la viabilité dans les meilleures conditions possibles.

Par ailleurs, la densité de la circulation n'impose pas de procéder actuellement à un élargissement de la chaussée. Mais c'est plutôt la suppression des traversées d'agglomérations qu'il convient de réaliser par priorité. Ce sont là, en

echte belemmeringen op die weg. Daarom is na de omleidingswerken te Fraire waarmede men thans bezig is, de uitvoering gepland van de omleiding te Lanefte, Frasnés-lez-Couvin, Somzée, evenals de systematische modernisering van het vak Philippeville-Couvin.

De Minister verzet zich tegen het voorstel om de voor de weg n° 36 in 1966 uitgetrokken kredieten over te dragen op de omleiding te Yves-Gomezée of Lanefte, gezien de slechte toestand van deze laatste weg, met name ingevolge de schade die werd veroorzaakt door het slechte winterweer.

— Een ander lid wijst erop dat de Minister bij de bespreking van de begroting van Verkeerswezen voor 1961 heeft gezinspeeld op het opmaken van een kaart van België, waarop de wegen zouden worden aangeduid die bij voorrang moeten worden verbeterd, gelet op de uitbreiding van de autobusdiensten. Die kaart was bestemd voor het departement van Openbare Werken.

Kan de Minister zeggen of dit document bestaat en of het regelmatig wordt bijgewerkt? Kan hij anderzijds de lijst opgeven van de wegen die in de provincie Namen zijn verbeterd ingevolge de inlichtingen die van bedoelde kaart kunnen worden afgelezen?

Antwoord :

Het is de diensten van het Bestuur der wegen natuurlijk bekend welke rijkswegen door de geregelde autobusdiensten worden gebruikt.

Zij houden er rekening mee bij het opstellen van hun programma van wegverbeteringen en bij het plannen van werken die tijdens de winter bij voorrang moeten worden uitgevoerd?

— Een lid van de Commissie vraagt of er geen 200 km autosnelweg per jaar kunnen worden gebouwd, d.i. één km per werkdag. Hij keurt de horizontale afbakening van de werven der ondernemingen goed. Hij vraagt zich af of men in de omgeving van de autosnelwegen niet dient over te gaan tot onteigeningen per zone, om gebruik te maken van de meerwaarden.

Antwoord :

Het is niet uitgesloten dat men over 5 of 10 jaar een bouwtempo van 200 km autosnelweg per jaar bereikt. Doch er dient niet uit het oog te worden verloren dat wij nog maar pas het tempo van 25 km per jaar hebben overschreden en dat het dus reeds een uitzonderlijke inspanning betekent, wanneer wij dit tempo tot 100 km opvoeren. Men mag overigens niet uit het oog verliezen dat in periodes van gunstig weer nagenoeg één km per dag moet worden aangelegd, om 100 km grondwerk per jaar uit te voeren.

Onteigeningen per zones in de omgeving van de autosnelwegen zouden ons inderdaad in staat stellen gebruik te maken van de bereikte meerwaarden, doch alleen in de onmiddellijke nabijheid van de toegangswegen. Elders hebben wij er geen belang bij gronden naast de autosnelwegen te verwerven, aangezien die gronden geen verbinding hebben met bedoelde wegen. Hoe dit ook zij, het probleem van de aankoop van gronden met het oog op de wederverkoop ervan ligt buiten het eigenlijke werkterrein van het departement van Openbare Werken. Daarom wordt het grondbeleid in zijn geheel thans door de Regering bestudeerd.

effet, de véritables inconvénients de l'itinéraire en question. C'est pourquoi, après les travaux de contournement de Fraire actuellement en cours, il est prévu d'exécuter ceux du contournement de Lanefte, de Frasnés-lez-Couvin, de Somzée ainsi que la modernisation systématique de la section Philippeville-Couvin.

Le Ministre s'oppose à la proposition de reporter sur le contournement d'Yves-Gomezée ou Lanefte les crédits prévus en 1966 pour la route n° 36, étant donné l'état défectueux de cette route, provoqué notamment, par les dégradations dues aux intempéries de l'hiver.

— Un autre membre signale que lors de la discussion du budget des Communications pour 1961, le Ministre a fait allusion à l'élaboration d'une carte de la Belgique sur laquelle seraient indiquées les routes qui devraient être améliorées par priorité, eu égard au développement des services d'autobus. Cette carte était destinée au Département des Travaux publics.

Le Ministre pourrait-il, d'une part, dire si ce document existe et s'il est régulièrement tenu à jour et, d'autre part, donner la liste des routes de la Province de Namur qui ont été améliorées suite aux renseignements figurant sur cette carte?

Réponse :

Les services de l'Administration des Routes sont évidemment au courant des routes de l'Etat empruntées par les services réguliers d'autobus.

Ils en tiennent compte dans l'élaboration de leurs programmes d'aménagements routiers et aussi dans le choix des priorités d'intervention pour le service d'hiver.

— Un commissaire demande s'il ne serait pas possible de construire 200 km d'autoroutes par an, soit un kilomètre par jour ouvrable. Il approuve la séparation horizontale des entreprises. Il se demande s'il ne faudrait pas faire des expropriations par zones aux environs des autoroutes, en vue de profiter des plus-values.

Réponse :

Il n'est pas exclu que dans 5 ou 10 ans, on en arrive à construire 200 km d'autoroutes par an. Il faut toutefois ne pas perdre de vue que nous sortons d'un rythme de 25 km par an et qu'en le portant à 100 km, on fait déjà un effort tout à fait exceptionnel. D'ailleurs, il ne faut pas perdre de vue que pour réaliser 100 km de terrassements par an, il faut pratiquement faire un kilomètre par jour, les jours de beau temps.

Les expropriations par zones aux environs des autoroutes permettraient effectivement de profiter des plus-values, mais uniquement aux abords des points d'accès. Ailleurs, il n'y a aucun intérêt à acquérir des terrains bordant l'autoroute puisque ces terrains n'y ont aucun accès. Quoi qu'il en soit, le problème de l'acquisition de terrains, en vue de la revente, dépasse le cadre strict du Département des Travaux publics. C'est la raison pour laquelle l'ensemble de la politique foncière a été mise à l'étude au sein du Gouvernement.

— Een ander lid heeft niet alleen in zijn streek maar zowat over het ganse land kunnen constateren dat de structurele verplichtingen van een departement zoals dat van Openbare Werken steeds verder verwijderd liggen van de mogelijkheid om gebruik te maken van oude en vervallen structuren.

Op het platteland en ook soms in de steden, liggen honderden kilometer niet meer gebruikte spoorweg- of buurtspoorweglijnen, zonder enig nut voor iemand. Vaak gebeurt het dat nieuw aangelegde wegen of knooppunten naast de vroegere, niet meer gebruikte liggen. De nieuwe aanleg brengt grote kosten met zich en bovendien worden het doorkruisen van het platteland en de toegang tot de woonwijken steeds ingewikkelder.

Antwoord :

Het bestuur der wegen in het algemeen en de dienst der autosnelwegen in het bijzonder hebben steeds aandacht geschonken aan het probleem van de aanwending van de niet meer gebruikte spoorweglijnen.

Te Brugge b.v. is de toegang tot de autosnelweg sedert jaren op de plaats van een vroegere spoorlijn aangelegd. Hetzelfde geldt voor :

- de toegang tot Oostende;
- de verbinding van de autosnelweg Antwerpen-Rijsel met het centrum van de stad Gent; deze verbinding is gepland langs het vroegere station Gent-Zuid;
- de verbinding van de grote centrale laan te Antwerpen met de nieuwe tunnel onder de Schelde, die door het vroegere station Antwerpen-Zuid zal lopen;
- de autosnelweg Brussel-Kortrijk, die gedeeltelijk op de vroegere spoorweglijn Doornik-Ronse zal worden aangelegd;
- de autosnelweg die toegang verleent tot het centrum van Charleroi en gedeeltelijk zal worden aangelegd op de niet meer gebruikte spoorweglijn Charleroi-Noord.

Het ontgaat de diensten niet dat zij er voordeel bij hebben de plaats van de niet meer gebruikte spoorlijnen te gebruiken, doch de ligging daarvan is niet altijd de meest geschikte; soms zijn de bochten te scherp en soms liggen ze in het midden van een agglomeratie. Niet de hoofdlijnen worden immers afgeschaft, maar wel lijnen van secundair belang.

Bovendien moet er toch rekening mee worden gehouden dat niet alle afgeschafte spoorlijnen beschikbaar zijn.

De niet meer gebruikte buurtspoorweglijnen komen, wegens hun bijzondere kenmerken, voor de aanleg van autosnelwegen niet in aanmerking. Verscheidene van die lijnen worden echter door autosnelwegen doorkruist. Die kruisingen liggen thans op straatniveau, zodat er geen bruggen moeten worden gebouwd.

— Een lid dankt de Minister voor zijn beslissing om rijksweg n° 4 (Namen-Luxemburg) op 4 rijstroken te brengen.

Hij vestigt de aandacht van de Minister op het vervoer; slechts wanneer hiervoor een oplossing is gevonden zal een einde komen aan de moeilijkheden van de provincie Luxemburg, die van de rest van het land is gescheiden door gebrek aan verbindingen.

— Un autre commissaire a pu constater certaines discordances flagrantes qui existent, non seulement dans sa région mais dans tout le pays, entre les obligations structurelles d'un département comme celui des travaux publics et les impossibilités d'utilisation d'anciennes structures tombant en désuétude.

Des centaines de kilomètres d'assiette de lignes de chemins de fer désaffectées ou de chemins de fer vicinaux abandonnées sillonnent les campagnes et parfois les sites urbains, en pure perte. Fréquemment, il se produit que des liaisons ou des créations routières établies doivent cheminer parallèlement à ces anciennes assiettes inutilisées. Non seulement les frais de ces créations nouvelles sont élevés, mais la découpe des campagnes et la difficulté des accès aux lieux habités en sont compliqués à l'extrême.

Réponse :

La question de l'utilisation des assiettes de voies ferrées abandonnées n'a jamais échappé à l'attention de l'administration des routes en général et du service des autoroutes en particulier.

C'est ainsi que l'accès d'autoroute de Bruges est établi depuis de longues années sur l'assiette d'un ancien chemin de fer. Il en est de même pour :

- l'accès d'Ostende;
- l'accès de Gand-Centre de l'autoroute Anvers-Lille, qui est prévu à l'emplacement de l'ancienne station de Gand-Sud;
- le raccordement du grand boulevard central d'Anvers au nouveau tunnel sous l'Escaut qui passera à travers l'ancienne station d'Anvers-Sud;
- l'autoroute Bruxelles-Courtrai, qui empruntera une partie de l'assiette de l'ancien chemin de fer Tournai-Renaix;
- l'autoroute d'accès du centre de Charleroi qui s'établira en partie sur le chemin de fer désaffecté de Charleroi-Nord.

On ne perd pas de vue l'intérêt d'utiliser des assiettes désaffectées de chemin de fer, mais ces assiettes ne sont pas souvent établies à l'endroit opportun, ont des rayons de courbure trop prononcés, ou se trouvent parfois en pleine agglomération. Ce ne sont pas, en effet, des lignes principales qui sont désaffectées, mais des lignes tout à fait secondaires.

Au surplus, il y a lieu de considérer que toutes les assiettes de chemin de fer abandonné ne sont pas pour autant disponibles.

Les assiettes désaffectées des anciens chemins de fer vicinaux ne peuvent être utilisées pour la construction d'autoroutes en raison de leurs caractéristiques particulières. Plusieurs de ces assiettes sont toutefois croisées par des axes d'autoroutes et ces croisements se font maintenant à niveau, d'où économie de ponts.

— Un membre remercie le Ministre d'avoir décidé de doter la route nationale 4 (Namur-Luxembourg) de quatre bandes de circulation.

Il attire son attention sur le problème des transports, seule issue aux difficultés que connaît la province de Luxembourg, coupée du reste du pays par le manque de communications.

Het is immers zo, dat geen enkele grote verkeersweg naar de centra in het binnenland noch in het buitenland leidt.

Het verkeersnet binnen de provincie zelf is goed, maar staat op zichzelf. De vergelijking tussen de toeneming van de verkeerswegen in het overige deel van het land en de ontwikkeling in Luxemburg valt steeds meer ten nadele van deze provincie uit.

Sommige industrieën hebben geweigerd zich in Luxemburg te vestigen wegens het gebrek aan verbindingswegen.

Om de provincie te herstructureren dient de infrastructuur te worden herzien. Rijksweg n° 4 loopt dwars door het noordoostelijke deel van de provincie. Het zuidwesten werd daarbij vergeten.

Om het volkstoerisme te bevorderen dient men het centrum van de provincie in 1 u. 15 uit Brussel te kunnen bereiken.

Rijksweg n° 48 zou met 60 km verlengd moeten worden zodat men Neufchâteau gemakkelijk kan bereiken.

Men moet er voor zorgen dat de provincie een degelijke infrastructuur krijgt. Het wegnnet is het enige verbindingsmiddel met Luxemburg.

Antwoord :

Rijksweg n° 4 krijgt 4 rijstroken : aanvankelijk waren slechts 3 rijstroken plus een parkeerstrook voorzien. Thans zal die vierde strook eveneens worden gebruikt en zullen « parkeerzones » worden aangelegd.

Wat betreft de verlenging van de weg Namen-Courrière tot Neufchâteau mag men niet vervallen in een autosnelwegobsessie. Het verdient de voorkeur een goed net van toeristische wegen aan te leggen. Niettemin zal het probleem worden bestudeerd.

— Een lid wijst erop dat het Wegenfonds werd ingesteld in 1955 en dat toen, voor een periode van tien jaar, de kredieten beperkt werden tot 30 miljard. In 1964 beliep het bedrag van de verbintenissen reeds 31 miljard; in 1965 steeg dit tot 35 miljard. Anderzijds lopen de betalingen reeds op tot 25 miljard, zodat dringend maatregelen moeten worden genomen.

Antwoord :

De Minister is van mening dat er geen onmiddellijke problemen rijzen. Inderdaad, de wet bepaalt dat tot een maximumbedrag van 30 miljard leningen mogen worden aangegaan.

Bij een nieuwe leningsuitgifte zou dit bedrag kunnen overschreden worden.

De Minister denkt eraan van het Wegenfonds werk te maken en, ofwel het plafond te verhogen, ofwel het eenvoudig af te schaffen.

— Een lid stelt volgende vragen :

— Onderhoudswerken. Er zijn twee soorten onderhoudswerken : de gewone en de uitzonderlijke. Is het niet mogelijk de uitzonderlijke onderhoudswerken door het Wegenfonds te doen dragen ? Dit lijkt toch orthodoxer.

— Autosnelwegen. Houdt men, bij het aanleggen van autosnelwegen, genoeg rekening met volgende criteria :

En effet, aucune grande voie de circulation ne permet une issue vers les centres nerveux du pays et de l'étranger.

Le réseau intérieur est bon, mais fermé. La comparaison entre le développement du réseau routier du reste du pays et celui qui se manifeste dans le Luxembourg est de plus en plus défavorable pour cette province.

Certaines industries ont refusé de s'installer dans le Luxembourg en raison de l'absence de voies de communication.

Si l'on veut restructurer la province, il faut revoir l'infrastructure. La RN 4 traverse la province au NE. Le Sud-Ouest est oublié.

Pour promouvoir un tourisme social, il faut qu'au départ de Bruxelles, le centre de la province puisse être atteint en 1 h. ¼.

La RN. 48 prolongée de 60 km résoudrait le problème en permettant un accès aisé jusqu'à Neufchâteau.

Il faut doter la province d'une infrastructure convenable. Le réseau routier est le seul moyen de communication avec le Luxembourg.

Réponse :

La RN. 4 est dotée de quatre bandes de circulation : Initialement, trois bandes seulement étaient prévues et une bande de stationnement. On a donc utilisé cette quatrième bande et prévu des « zones de stationnement ».

En ce qui concerne la prolongation de la route Namur-Courrière jusque Neufchâteau, il ne faut pas succomber à l'hypnose de l'autoroute. Mieux vaut réaliser un bon réseau de routes touristiques. Néanmoins, le problème sera étudié.

— Un membre souligne que le Fonds des routes a été créé en 1955 et que, à ce moment, les crédits ont été plafonnés à 30 milliards pour une période de dix ans. En 1964, le montant des engagements s'élevait déjà à 31 milliards; en 1965 il atteignait 35 milliards. D'autre part, les paiements s'élèvent déjà à 25 milliards, de sorte que des mesures doivent être envisagées d'urgence.

Réponse :

Le Ministre estime qu'aucun problème ne se pose dans l'immédiat. En effet, la loi stipule qu'il peut être conclu pour 30 milliards d'emprunts.

Lors de l'émission d'un nouvel emprunt, ce montant pourrait, en effet, être dépassé.

Le Ministre envisage de mettre le Fonds des routes à contribution et/ou bien d'élever le plafond, ou bien de le supprimer.

— Un membre pose les questions suivantes :

— Travaux d'entretien : Il y a deux sortes de travaux d'entretien : les ordinaires et les extraordinaires. N'est-il pas possible de faire supporter les travaux d'entretien extraordinaires par le Fonds des routes ? Cela semble tout de même plus orthodoxe.

— Autoroutes : Tient-on suffisamment compte, lors de la construction d'autoroutes, des critères suivants : densité

dichtheid van de bevolking, gevestigde industrieën en of het economisch verantwoord is?

Antwoorden :

— Het lijkt inderdaad niet orthodox de onderhoudskosten in de buitengewone begroting op te nemen. Maar gezien het feit dat het hier dikwijls gaat over het moderniseren van wegen, lijkt het inschrijven op de buitengewone begroting wel verantwoord. Uiteindelijk heeft het toch geen belang of het het departement dan wel het Wegenfonds is, dat de onderhoudskosten ten laste neemt.

— Het vastleggen van het tracé van een autosnelweg gebeurt zeer nauwkeurig; men houdt rekening met alle factoren die kunnen in aanmerking worden genomen.

— Een ander lid heeft het over de omzendbrief van 27 februari 1964 die is verschenen in het Mémorial Administratif van Henegouwen en die voorziet in de uitvoering van door de Staat niet gesubsidieerde werken; de goedkeuring ervan werd drie maanden uitgesteld.

Ligt het in de bedoeling van de Regering die maatregel ongedaan te maken? Zoniet wordt het onmogelijk nog werken uit te voeren.

Antwoorden :

De bedoelde omzendbrief van 1964 betreffende niet gesubsidieerde werken valt onder het departement van Binnenlandse Zaken. Die omzendbrief heeft natuurlijk geen zin meer.

— Een lid verklaart dat hij onder de indruk is gekomen van het pleidooi van een van zijn collega's ten voordele van Luxemburg. Het aanleggen van autosnelwegen in de Ardennen kost veel, maar de te onteigenen gronden zijn minder kostbaar dan elders.

Zou men de onteigening van de aardebaan of onteigening per zone niet kunnen overwegen? Het lid stelt een verbinding met Duitsland, richting Frankfurt, doorheen het Zuiden van het land voor.

Antwoord :

Van onteigening van de aardebaan der autosnelwegen of van onteigening per zone kan geen sprake zijn, want het statuut van de autosnelwegen stelt de invoering van een zone *non aedificandi* langs die wegen voorop. Daarentegen zou het dichtbij de toegangswegen mogelijk zijn tot ruimere onteigeningen over te gaan, maar de kredieten zijn meestal ontoereikend.

— Een ander lid wijst erop dat de provinciale diensten al drie jaar wachten op de beloofde subsidies voor de herstelling van de provinciale weg Montegnée-Ans, de « rue Branche Planchard ». Waarom werden deze toegezegde subsidies niet uitgekeerd?

Antwoord :

Het plan van de verbeteringswerken aan de rue Branche Planchard te Ans, welke straat deel uitmaakt van een provinciale weg, werd bij het departement ingediend op 24 juli 1963. De raming van deze werken bedraagt — uitgedrukt in prijzen van 1963 — 4 172 000 F.

Er is voorzien in een subsidie ten bedrage van 65 % van 4 074 800 F.

Het bedoelde vak ligt tussen het gedeelte dat verbeterd werd op het grondgebied van Montegnée en de eerste brug op de spoorlijn Brussel-Luik, waar de weg eveneens gemoderniseerd werd.

de la population, industries établies et opportunité du point de vue économique?

Réponse :

— Il semble, en effet, peu orthodoxe de prévoir les frais d'entretien au budget extraordinaire. En raison du fait qu'il s'agit souvent, en l'occurrence, de la modernisation de routes, l'inscription au budget extraordinaire semble toutefois parfaitement justifiée. Enfin, il importe peu que ce soit le département ou bien le Fonds des routes qui supporte les frais d'entretien.

— La fixation du tracé d'une autoroute se fait d'une façon très minutieuse; il est tenu compte de tous les éléments susceptibles d'être pris en considération.

— Un autre membre rappelle la circulaire du 27 février 1964 parue dans le Mémorial Administratif du Hainaut qui prévoyait que pour l'exécution de travaux non subventionnés par l'Etat, leur approbation était retardée de 3 mois.

Entre-t-il dans les intentions du Gouvernement d'abroger cette disposition? Si elle subsiste, il devient impossible de continuer à réaliser des travaux.

Réponses :

La circulaire incriminée de 1964 pour les travaux non subsidiés est du ressort du département de l'Intérieur. Cette circulaire n'a évidemment plus de sens.

— Un membre est impressionné par le plaidoyer d'un de ses collègues en faveur du Luxembourg. La construction d'autoroutes en Ardennes est très onéreuse, mais les terrains à exproprier sont moins coûteux qu'ailleurs.

Ne pourrait-on envisager l'expropriation de l'assiette, ou expropriation par zone? Le membre propose une jonction vers l'Allemagne, vers Francfort, par le sud du pays.

Réponse :

En ce qui concerne l'expropriation de l'assiette des autoroutes ou expropriation par zone, il ne peut en être question, car le statut des autoroutes implique la création d'une zone de *non aedificandi* le long de ces autoroutes. Par contre, près des zones d'accès il serait possible de procéder à des expropriations plus larges, mais les crédits sont malheureusement insuffisants.

— Un autre membre signale que les services provinciaux attendent depuis trois ans la promesse de subside pour la réfection de la route provinciale Montegnée-Ans et dénommée rue Branche Planchard. Pour quelle raison cette promesse d'accorder un subside n'a-t-elle pas été tenue?

Réponse :

Le projet des travaux d'amélioration de la rue Branche Planchard à Ans, — rue qui fait partie d'une route provinciale — a été introduit au département le 24 juillet 1963. L'estimation des travaux s'élève — en prix de 1963 — à 4 172 000 F.

Le subside prévu est de 65 % de 4 074 800 F.

Le tronçon envisagé est compris entre celui qui est amélioré sur le territoire de Montegnée et le premier pont sur la ligne de chemin de fer Bruxelles-Liège où le chemin est aussi modernisé.

Dit vak brengt dus de aansluiting tot stand tussen twee andere gemoderniseerde vakken; deze weg is de rechtstreekse verbinding tussen het nijverheidsgebied Seraing-Jemeppe en de rijksweg n° 3.

De zaak kwam reeds in oktober 1964 ter sprake, maar er werd nog geen beslissing genomen aangaande het verlenen van de subsidie.

De Minister zal de zaak opnieuw welwillend onderzoeken.

II. — Waterwegen.

Een lid geeft uiting aan zijn waardering voor datgene wat de Minister reeds heeft gedaan en zich voorstelt te doen om de grote achterstand van de infrastructuur in te halen.

Het ander lid stelt vast dat de Minister vooral het accent heeft gelegd op zijn plannen betreffende de autosnelwegen en de wegen; hij verenigt zich daarmee.

Voorts acht hij de uitbreidingswerken van de haven van Antwerpen van bijzondere betekenis. Hij stelt de reeds gedane inspanningen zeer op prijs. De haven is in volle expansie en het tienjarenplan en de aanvulling ervan worden volgens het vastgestelde tijdsbestek uitgevoerd, zodat de nieuwe zeeshuis van Zandvliet spoedig in gebruik zal kunnen worden genomen.

Het lid verklaart echter ten eerste te vrezen dat de ontwikkeling van de haven van Antwerpen zou kunnen worden geremd omdat de bevaarbaarheid van de Schelde niet in voldoende mate en met voldoende spoed verbeterd wordt. Tien jaar geleden was de Schelde bevaarbaar voor schepen tot 35 000 ton. Dat stemde overeen met de noodwendigheden. In 1955 heeft zich geen enkel schip met een grotere tonnenmaat met bestemming Antwerpen aangeboden. Sedertdien zijn de diepgang en de tonnenmaat van de schepen in stijgende lijn gegaan. In 1965 zijn 490 schepen van méér dan 35 voet diepgang of 35 000 ton dw. Antwerpen binnengelopen.

Gelukkig werd intussen de bevaarbaarheid van de Schelde verbeterd door geïntensiveerde baggerwerken. Per jaar wordt 8 miljoen m³ gebaggerd. Ten gevolge van deze baggerwerken kunnen thans schepen van 39 en 40 voet diepgang, overeenstemmend met 50 000 tot 53 000 ton draagvermogen, Antwerpen bereiken.

Het lid verklaart dat men thans een plafond bereikt heeft en is daarom van mening dat andere maatregelen moeten worden getroffen. De Minister heeft gezegd dat hij zich niet kan binden aan een bepaalde tonnenmaat. Het lid kan dit best begrijpen maar vraagt dat niet uit het oog zou worden verloren dat 95 % van de petroleuntankers, die thans op stapel staan of in bestelling zijn, een diepgang zullen hebben waarvoor de Schelde niet bevaarbaar is en die dus Antwerpen — de vierde haven van de wereld — niet zullen kunnen bereiken. Het lid onderstreept dan de toezeggingen die sedert 1960 door de achtereenvolgende Ministers werden gedaan, doch niet gehouden werden.

Het lid verwijst naar het verslag van het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout waarin een plan van werken tot verbetering van de bevaarbaarheid van de Schelde wordt uiteengezet.

Dit plan komt hierop neer :

- inkorting van de Krib van Walsoorden;
- opvangen van de dwarsstromen aan de Zimmermanpolder;
- verbreding en verdieping van het Nauw van Bath.

De duur van deze werken wordt op drie jaar geraamd en het bedrag van de kosten op 3 miljard.

Ce tronçon constitue donc un raccordement entre deux autres tronçons modernisés; cette route constitue la liaison directe entre la région industrielle de Seraing-Jemeppe et la route de l'Etat n° 3.

L'affaire a été signalée en octobre 1964, mais aucune décision n'a été prise quant à l'octroi du subside.

Le Ministre réexaminera ce dossier avec bienveillance.

II. — Voies hydrauliques.

Un membre exprime sa satisfaction au Ministre pour ce qu'il a déjà réalisé et pour ce qu'il se propose de faire en vue de réduire le retard considérable de notre infrastructure.

Un autre membre constate que le Ministre a surtout mis l'accent sur ses projets concernant les autoroutes et les routes; il s'y rallie.

Il estime d'autre part que les travaux d'extension du port d'Anvers ont une importance considérable. Il apprécie hautement les efforts consentis. Le port est en pleine expansion et le plan décennal ainsi que son complément sont exécutés dans les délais fixés, de sorte que la nouvelle écluse maritime de Zandvliet sera mise en service sous peu.

Le membre déclare cependant craindre fortement que le développement du port d'Anvers puisse être entravé du fait que la navigabilité de l'Escaut n'est pas améliorée d'une manière suffisante et avec la célérité voulue. Il y a dix ans, l'Escaut était navigable pour des navires de 35 000 tonnes. Cela correspondait aux nécessités. En 1955, aucun navire d'un tonnage supérieur ne s'est présenté à destination d'Anvers. Depuis lors, le tirant d'eau et le tonnage des navires n'ont fait que croître. En 1965, 490 navires d'un tirant d'eau de plus de 35 pieds ou d'un tonnage de plus de 35 000 tonnes dw. ont pénétré dans le port d'Anvers.

Heureusement, la navigabilité de l'Escaut a été améliorée entre-temps par des dragages intensifs. 8 millions de m³ par an ont été dragués. Depuis l'exécution de ces dragages, les navires d'un tirant d'eau de 39 et 40 pieds, soit d'une capacité de charge de 50 000 à 53 000 tonnes, peuvent atteindre Anvers.

Le membre déclare qu'un plafond a été atteint et, dès lors, il est d'avis qu'il convient de prendre d'autres mesures. Le Ministre a dit qu'il ne pouvait prendre d'engagement au sujet d'un tonnage déterminé. Le membre l'admet, mais il demande de ne pas perdre de vue que 95 % des navires-citernes, actuellement en chantier ou en commande, auront un tirant d'eau qui ne leur permettra pas de naviguer sur l'Escaut et qu'ils ne pourront donc pas atteindre Anvers — le quatrième port mondial. Le membre rappelle alors les promesses que les Ministres successifs ont faites depuis 1960, mais qui n'ont pas été tenues.

Le membre se réfère au rapport du Laboratoire de Recherches hydrauliques de Borgerhout, où est élaboré un plan de travail en vue de l'amélioration de la navigabilité de l'Escaut.

Ce plan porte sur les points essentiels suivants :

- raccourcir le crib de Walsoorden;
- intercepter le courant transversal du Zimmermanpolder;
- élargir et approfondir le goulot de Bath.

Selon les prévisions, les travaux devraient durer trois ans et coûter 3 milliards.

De positie van Antwerpen zal door deze werken in aanzienlijke mate versterkt worden. De afmetingen van de nieuwe zeelsluis zijn van die aard dat zij, om renderend te zijn, in het bereik van grote schepen moet komen.

Daarenboven is het in het belang van de hele Belgische economie dat het vervoer van grondstoffen als petroleum en ertsen met schepen van grote tonnenmaat kan gebeuren.

Het courante maximum laadvermogen van de schepen die petroleum aanvoeren in Antwerpen is thans 45 000 ton. Indien deze anvoer kon gebeuren met schepen van 75 000 ton, zou 15 F per ton kunnen worden uitgespaard. Wanneer men weet dat, in 1965, 15 miljoen ton petroleum in de haven van Antwerpen is toegekomen dan zou dat een besparing van 225 miljoen frank vertegenwoordigd hebben. Dit zou de concurrentiële positie van Antwerpen en dat van de Belgische petroleumindustrie aanzienlijk hebben versterkt.

Vervolgens haalt het lid een voorbeeld aan in verband met het vervoer van ertsen. Indien de ertsen konden aangevoerd worden met schepen van 65 000 ton in plaats van 45 000 ton, zou dit per ton een besparing geven van 10 tot 15 F. De aanvoer van overzeese ertsen gaat in stijgende lijn. In 1965 werden 8 miljoen ton ertsen aangevoerd en voor dit jaar verwacht men een grotere hoeveelheid. De besparing voor 1965 zou 100 miljoen vertegenwoordigen indien het vervoer met schepen van 65 000 ton had kunnen gebeuren. hetgeen, meent het lid, de toch reeds niet bloeiende staalnijverheid goed te pas zou komen.

Het lid dringt dan ook aan om, in verband met de bevaarbaarheid van de Schelde, van de Minister meer te verkrijgen dan een verklaring van goede wil. Hij wenst van de Minister te vernemen wanneer met de werken tot verbetering van de bevaarbaarheid van de Schelde, overeenkomstig de voorstellen van het Waterbouwkundig Laboratorium, een aanvang zal worden gemaakt en wat het effect van deze werken zal zijn.

Het lid verwondert er zich over dat in de begroting niets voorkomt in verband met de werken tot uitvoering van de Schelde-Rijnverbinding. Deze laatste zou zodra mogelijk moeten kunnen worden tot stand gebracht daar het Rijnverkeer voortdurend groeit. De Rijn is de voornaamste verkeersweg van West-Europa en de duwvaart, waarmee hoofdzakelijk petroleum, ertsen en andere massagoederen vervoerd worden, is in volle ontwikkeling.

De Nederlandse regering heeft op de begroting van Verkeer en Waterstaat voor 1966 een bedrag van 10 miljoen gulden (140 miljoen F) uitgetrokken om een aanvang te kunnen maken met de werken van de Schelde-Rijnverbinding op Nederlands gebied. Volgens de verklaringen van de Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat zal men in 1966 beginnen met het sluiscomplex te Woensdrecht. Het lid herinnerde er aan dat België terzake sedert verscheidene decennia vragende partij is.

Het lid wijst verder op het grote belang van een nieuwe verbinding van het Albertkanaal met de dokken van Antwerpen. De toegangsweg van het Albertkanaal tot de dokken is te eng en volstrekt onvoldoende om de duwvaart normaal door te laten. Deze moet ingewikkelde manoeuvres uitvoeren om in de dokken te geraken. Daarom is een nieuwe verbinding volstrekt noodzakelijk. Het lid vraagt welke dienaangaande de vooruitzichten zijn, en onderstreept dat het verkeer op het Albertkanaal van en naar Antwerpen enorm gestegen is. In 1964 beliep dit verkeer niet minder dan 65 712 binnenvaartuigen.

La position du port d'Anvers en sera considérablement renforcée. Les dimensions de la nouvelle écluse maritime sont telles que, pour qu'elle puisse être rentable, les grands navires doivent pouvoir y accéder.

En outre, il est de l'intérêt de l'économie belge tout entière que le transport des matières premières, telles que le pétrole et les minerais, puisse se faire par des navires d'un grand tonnage.

Le tonnage maximum courant des navires qui amènent le pétrole à Anvers est actuellement de 45 000 tonnes. Si, pour ce transport, il était possible d'utiliser des navires de 75 000 tonnes, l'économie serait de 15 F par tonne. Si l'on se souvient que, en 1965, 15 millions de tonnes de pétrole sont entrées dans le port d'Anvers, l'économie aurait été de 225 000 000 de francs. La position concurrentielle d'Anvers et de l'industrie pétrolière belge en aurait été fortement renforcée.

Le membre cite ensuite un exemple concernant le transport des minerais. Si le transport des minerais pouvait se faire par des navires de 75 000 tonnes au lieu de 45 000 tonnes, l'économie par tonne serait de 10 à 15 F. L'importation de minerais d'outre-mer s'accroît sans cesse. En 1965, 8 000 000 tonnes de minerais ont été importées et cette année, il faut s'attendre à une quantité plus grande encore. L'économie pour 1965 aurait été de 100 millions si les transports avaient pu se faire par des navires de 65 000 tonnes, ce qui, estime le membre, ne pourrait être que profitable à l'industrie sidérurgique, laquelle n'est pas trop florissante.

Le membre demande encore, à propos de la navigabilité de l'Escaut, que le Ministre ne se contente pas d'une déclaration prouvant sa bonne volonté. Il aimerait que le Ministre lui dise quand seront entamés les travaux d'amélioration de la navigabilité de l'Escaut, conformément aux propositions du Laboratoire de Recherches hydrauliques, et quel sera le résultat de ces travaux.

Le membre s'étonne que le budget ne fasse en rien mention des travaux de la liaison Escaut-Rhin. Cette dernière devrait pouvoir être réalisée dès que possible, étant donné que le trafic rhénan s'accroît constamment. Le Rhin est l'artère principale de l'Europe occidentale et le poussage, qui sert principalement au transport du pétrole, de minerais et d'autres marchandises en vrac, est en plein développement.

Le Gouvernement des Pays-Bas a inscrit au budget du « Verkeer en Waterstaat » pour 1966 un montant de 10 millions de florins (140 millions de F) afin de pouvoir entamer les travaux de liaison Escaut-Rhin en territoire néerlandais. Selon les déclarations du Ministre néerlandais du « Verkeer en Waterstaat », le complexe d'écluses de Woensdrecht sera entamé en 1966. Le membre rappelle que la Belgique est demanderesse en cette matière depuis plusieurs décennies.

Le membre rappelle le grand intérêt d'une nouvelle liaison entre le canal Albert et les docks d'Anvers. La voie d'accès du canal Albert aux docks est trop étroite et absolument insuffisante pour permettre à la navigation en poussée de se faire normalement. Le poussage nécessite des manœuvres compliquées pour permettre d'entrer dans les docks. C'est la raison pour laquelle une nouvelle liaison est absolument nécessaire. Le membre demande quelles sont les perspectives en la matière et rappelle que le trafic sur le canal Albert, au départ et à destination d'Anvers, s'est accru dans des proportions énormes. En 1964, son volume était de 65 712 unités de rivière.

Antwoord :

1) *Bevaarbaarheid der Zeeschelde.*

Om de bevaarbaarheid van de Zeeschelde afwaarts van Antwerpen te verbeteren, werd in de eerste plaats gedacht aan de intensificatie van de baggerwerken op de verscheidene drempels.

In 1950 werden in de Zeeschelde ongeveer 3 500 000 m³ gebaggerd; in 1959 bedroeg de hoeveelheid ongeveer 5 500 000 m³; in 1960, 6 700 000 m³ terwijl in 1964 en in 1965 ongeveer 8 500 000 m³ werden gebaggerd.

Deze vermeerdering der baggerwerken heeft het mogelijk gemaakt de maximum toelaatbare tonnemaat der zeeschepen geleidelijk te brengen tot ongeveer 50 000 T. D. W. Ten aanzien echter van de immer stijgende tonnemaat der zeeschepen die de haven van Antwerpen willen aandoen, is het nodig de Zeeschelde te normaliseren.

Hiervoor moesten echter proeven worden uitgevoerd op een model met beweegbare bodem. Een model werd in het Waterbouwkundig Laboratorium te Antwerpen gebouwd. De ijking van dit model en vooral het inbrengen van de beweegbare bodem vergden zeer veel tijd omdat gedurende lange tijd werd gezocht naar een geschikt materieel dat zich, gezien de gebruikte schaal en de optredende snelheden liet verplaatsen.

De eerste uitgevoerde proeven hadden betrekking op het rendement van de baggerwerken. De specie gebaggerd op de in Nederland gelegen drempels wordt in de rivier gestort in de overdiepten. Ten einde te vermijden dat een te groot percentage van deze gestorte baggerspecie terug naar de drempels wordt gevoerd, werd op een model onderzocht welke de meest geschikte stortplaatsen waren en hoeveel er ongeveer mocht gestort worden. De uitslagen der proeven, die grotendeels de ondervinding opgedaan bij het baggeren bevestigden, hebben toegelaten een programma op te stellen dat een maximum mogelijk rendement waarborgt.

Daarna werden de proeven aangevat voor de verbetering van de bevaarbaarheid door normalisatie van de rivier, zowel op Belgisch als op Nederlands grondgebied. In een eerste reeks proeven werden verschillende mogelijke oplossingen voor het algemeen tracé van de vaargeul onderzocht. De uitslag van deze proeven werd in de Technische Scheldec commissie besproken, en in een laatste vergadering hebben de Nederlandse leden van die Commissie zich in principe akkoord verklaard met een oplossing die bestaat in het geleidelijk aanpassen en verbeteren van de vaargeul met behoud van het bestaande algemeen tracé en zulks door het aanleggen van overstroombare strekdammen, het doortrekken van de bocht van Bath op- en afwaarts, het wegnemen van de uitsprong ter hoogte van Konijnschor en de taludbevestiging van de holle zijde aldaar.

Een akkoord werd eveneens bereikt aangaande het gedeeltelijk wegnemen van de berm van Walsoorden, hetgeen de zeescheepvaart aldaar aanzienlijk zal verbeteren.

Voor ieder van deze werken worden nu detailproeven uitgevoerd om de omvang en het tijdschema ervan nauwkeurig te bepalen.

Het aanleggen van een lage strekdam over de Plaat van Doel op Belgisch grondgebied werd reeds in detail bestudeerd en kan dit jaar uitgevoerd worden. De werken te Walsoorden op Nederlands grondgebied kunnen dit jaar na definitief akkoord van Nederland aangevangen worden.

De werken te Bath in Nederland, zijn in studie en kunnen aanstaande jaar aangevangen worden eveneens nadat het akkoord van Nederland zal verkregen zijn.

Réponse :

1) *Navigabilité de l'Escaut maritime.*

Pour améliorer la navigabilité de l'Escaut maritime en aval d'Anvers, on a tout d'abord envisagé d'intensifier les travaux de dragage sur les divers seuils.

En 1950, 3 500 000 m³ ont été dragués dans l'Escaut maritime; en 1955, cette quantité s'est élevée à 5 500 000 m³; en 1960, à 6 700 000 m³, cependant qu'en 1964 et 1965, 8 500 000 m³ environ étaient dragués.

Cette intensification des travaux de dragage a permis de porter graduellement le tonnage maximum autorisé à 50 000 T. D. W. environ. Néanmoins, en raison de l'accroissement constant du tonnage des navires de mer désireux de faire escale à Anvers, il est nécessaire de normaliser l'Escaut maritime.

A cet effet, des essais ont été effectués sur maquette à fond mobile. Une maquette a été construite au Laboratoire de Recherches hydrauliques d'Anvers. L'étalonnage de cette maquette et, surtout, l'aménagement du fond mobile ont pris beaucoup de temps, parce qu'on a longuement cherché un matériel approprié, susceptible d'être déplacé malgré l'échelle utilisée et les vitesses pratiquées.

Les premiers essais effectués ont eu trait au rendement des travaux de dragage. Les matières draguées sur les seuils situés aux Pays-Bas sont déversées dans les surprofondeurs du fleuve. Pour éviter qu'un pourcentage trop élevé de ces matières ne soit ramené vers les seuils, on a examiné sur maquette quels étaient les endroits les plus adéquats pour le déversement ainsi que la quantité approximative pouvant y être déversée. Les résultats des essais, qui ont confirmé en grande partie l'expérience acquise lors du dragage, ont permis d'élaborer un programme garantissant un rendement aussi élevé que possible.

Ensuite ont été entamés les essais portant sur l'amélioration de la navigabilité par la normalisation du fleuve, tant en territoire belge que néerlandais. Au cours d'une première série d'essais, ont été examinées les diverses solutions possibles en ce qui concerne le tracé général du chenal. Le résultat de ces essais a fait l'objet d'une discussion à la Commission technique de l'Escaut et, au cours d'une dernière réunion, les membres néerlandais de cette Commission ont donné leur accord de principe sur une solution consistant dans l'adaptation et l'amélioration progressives du chenal, avec maintien du tracé général actuel, ceci en aménageant des diques longitudinales immergeables, en rectifiant le coude de Bath en amont et en aval, en éliminant le saillant à hauteur de « Konijnschor » et en y consolidant le talus du côté creux.

Un accord a également été réalisé concernant l'élimination partielle de la berm de Walsoorden, ce qui améliorera considérablement la navigation des navires de haute mer à cet endroit.

Pour chacun de ces travaux des essais de détail sont actuellement en cours, afin d'en déterminer soigneusement l'importance et le timing.

L'aménagement d'une basse digue longitudinale en travers du « Plaat van Doel », en territoire belge, a déjà été étudié en détail et pourra être mis à exécution cette année. Les travaux de Walsoorden, en territoire néerlandais, pourront être entamés cette année après accord définitif des Pays-Bas.

Les travaux de Bath, aux Pays-Bas, sont à l'étude et pourront être commencés l'année prochaine, également après que soit obtenu l'accord des Pays-Bas.

2) *Schelde-Rijnverbinding.*

Het verdrag tussen België en Nederland betreffende de verbinding tussen de Schelde en de Rijn, op 13 mei 1963 te 's-Gravenhage geparafeerd, werd door de Wetgevende Kamers van de beide landen goedgekeurd.

In uitvoering van de bepalingen van het artikel 6 van voormeld traktaat werd in Nederland een bijzondere dienst opgericht te Breda, belast met de studie en de uitvoering der werken op Nederlands grondgebied. Dezelfde opdrachten werden voor het Belgisch grondgebied toevertrouwd aan de Dienst van het Albertkanaal.

Zoals bepaald in artikel 7 van het traktaat plegen de respectievelijke diensthoofden van voormelde diensten overleg omtrent de hun opgedragen taak.

De beide betrokken regeringen hebben de leden aangesteld van de technische commissie, die belast is met het bestuderen van de te nemen voorzorgen om de verzilting van het Zeeuwse Meer te voorkomen.

In Nederland werd op de begroting van 1966 een krediet van 10 miljoen gulden voorzien voor de studie en uitvoering der werken en meer in het bijzonder voor de bouw van het complex te Woensdrecht.

3) *Aansluiting van het Albertkanaal met de Antwerpse dokken.*

Het Albertkanaal is voor het ogenblik de drukst gebruikte verkeersader in het Belgisch waterwegennet en komt stilaan tot een stadium van verzadiging van de trafiek uit hoofde van zijn beperkte natte doorsnede en sluisoppervlakte.

De moderne scheepvaart heeft in onze buurlanden de duwvaart ingevoerd die in zeer economische voorwaarden voorziet in het transport van de goederen en daarvoor ook al onze aandacht verdient. Een regelmatige vaart van duwkonvoeien, die zeer aanmoedigende resultaten oplevert, is trouwens reeds ingericht tussen de kolenhaven van Genk en Luik en tussen Genk en het Zeekanaal Brussel-Rupel.

Met het oog op de veralgemening van het instellen der duwvaart en het vergemakkelijken der scheepvaart enerzijds, en, anderzijds, het in de hand werken van nieuwe industrievestiging langs de oevers van het Albertkanaal, wordt de verbreding van dit kanaal en de herbouw van de sluizen voorzien die toegankelijk zullen zijn voor duwkonvoeien.

Het is echter ondenkbaar de duwkonvoeien langs het Straatsburgdok in de Antwerpse dokken te loodsen. De manoeuvres hiervoor zouden al te delikaat zijn, en deze nagenoeg 180 m lange schepen zouden een niet te onderschatten hinder medebrengen voor de zeescheepvaart en de kleinere binnenschepen.

Daarom wordt uitgezien naar een oplossing in by-pass en waarvoor twee tracés werden onderzocht.

Een eerste tracé vertrekt van uit een punt afwaarts Schoten om dan aan te sluiten met het in uitvoering zijnde 7^{de} dok (Churchilldok) en dan verder langs het vormingsstation van Antwerpen Noord aan te sluiten met het ontworpen Schelde-Rijnkanaal tussen Stabroek en Zandvliet. Dit tracé biedt zekere voordelen wat de binnenscheepvaart betreft, maar heeft het nadeel dat het dwars door de ontworpen en weldra in uitvoering zijnde E. 3-wegcomplexen loopt. Bovendien zou die kanaalverbinding een ware watergordel betekenen in een uitbreidingsgebied van de stad Antwerpen.

Een tweede tracé beoogt het gebruik van de in 1963 gebouwde antitankgracht, die vertrekt uit Oelegem en over Brasschaat en Stabroek aansluit met het Schelde - Rijnkanaal.

2) *La liaison Escaut-Rhin.*

Le traité entre la Belgique et les Pays-Bas concernant la liaison entre l'Escaut et le Rhin, paraphé à La Haye le 13 mai 1963, a été approuvé par les Chambres législatives des deux pays.

En exécution des dispositions de l'article 6 du Traité précité, les Pays-Bas ont créé à Breda un service spécial chargé de l'étude et de l'exécution des travaux en territoire néerlandais. La même mission a été confiée pour le territoire belge au Service du canal Albert.

Conformément à l'article 7 du Traité, les chefs respectifs des services précités se concertent sur la mission qui leur a été confiée.

Les deux Gouvernements intéressés ont désigné les membres de la commission technique chargée d'étudier les précautions à prendre en vue de prévenir la salinisation du Lac de Zélande.

Aux Pays-Pas, un crédit de 10 millions de florins a été inscrit au budget de 1966 pour l'étude et l'exécution des travaux, plus particulièrement la construction du complexe d'écluses de Woensdrecht.

3) *Raccordement du canal Albert aux docks d'Anvers.*

Le canal Albert est, à l'heure actuelle, l'artère la plus fréquentée du réseau des voies hydrauliques belges et le trafic y atteint peu à peu le stade de la saturation, en raison des dimensions réduites de la section mouillée et de la superficie des écluses.

La navigation moderne a introduit le poussage dans les pays voisins, ce qui assure le transport des marchandises dans des conditions très économiques et mérite donc toute notre attention. Un service régulier de convois en poussée, qui donne des résultats très encourageants, a d'ailleurs déjà été organisé entre le port charbonnier de Genk et Liège ainsi qu'entre Genk et le canal maritime Bruxelles-Rupel.

En vue de généraliser la technique du poussage et de faciliter la navigation, d'une part, et de favoriser l'établissement d'industries nouvelles le long des berges du canal Albert, d'autre part, il a été prévu d'élargir ce canal et de reconstruire les écluses qui deviendront accessibles aux convois en poussée.

Toutefois on ne peut songer à diriger les convois en poussée vers le port d'Anvers par le « dock de Strasbourg ». En effet, les manoeuvres seraient par trop difficiles et ces navires, d'une longueur de 180 m environ, formeraient, pour la navigation maritime et les petits bateaux de rivière, un obstacle qu'il ne faut pas sous-estimer.

C'est la raison pour laquelle une solution en « by-pass » est envisagée et deux tracés sont à l'étude.

Le premier tracé part d'un point en aval de Schoten, pour ensuite faire sa jonction avec le 7^{me} dock (dock Churchill) en cours de réalisation, puis longer la gare de formation d'Anvers Nord et rejoindre ensuite le projet de canal Escaut-Rhin entre Stabroek et Zandvliet. Ce tracé présente certains avantages en ce qui concerne la navigation intérieure, mais il a l'inconvénient de traverser de part en part les complexes routiers E 3 qui, actuellement, sont à l'état de projets, mais seront exécutés incessamment. En outre, ce canal serait pour Anvers une véritable ceinture d'eau, empêchant toute extension du territoire de la ville.

Un second tracé prévoit l'utilisation du fossé anti-char, creusé en 1936 et reliant Oelegem au canal Escaut-Rhin par Brasschaat et Stabroek.

Dit tracé biedt het voordeel, dat het kanaal zal gevoed wrden met zoet water; dus minder gevaar voor aanvoer van brakwater naar het Zeeuwse meer. De bochtstralen zijn zeer groot hetgeen bevorderlijk is voor de duwvaart. De onteigeningskosten zijn gereduceerd door het feit dat de gronden van de anti-tankgracht die reeds Staatseigendom zijn, hier kunnen ingelijfd worden.

De vaartlengte is nagenoeg dezelfde als deze van het eerste tracé.

Dit tracé vereist geen wijzigingen aan het Albertkanaal, tussen Oelegem en het Straatsburgdok zodat vele reeds gevestigde nijverheden niet behoeven onteigend te worden.

Dit tweede tracé biedt dus voordelen zowel uit technisch als uit economisch oogpunt.

Om al deze redenen werd de voorkeur gegeven aan het tweede tracé.

— Een lid stelt volgende vragen :

1) *Boven-Schelde.*

Scheldevallei : in dit stroomgebied hebben zich zware overstromingen voorgedaan. Wat zal in dit opzicht gedaan worden ?

Stad Gent : gezien de demping van zekere waterlopen in Gent vooraleer de Ringvaart was afgewerkt, is de afwerking van de Ringvaart dringend noodzakelijk.

Zullen de dringend noodzakelijke oeververdedigingen aan de Boven-Schelde uitgevoerd worden ?

2) *Stroomgebied van de Leie.*

Meer water zou moeten afgevoerd worden ter ontlasting van de Leie langs het afleidingskanaal van de Leie, door middel van herstellingswerken aan de Zeesluis te Heist.

Het valt niet te ontkennen dat oeververdedigingen van de Leie, bijzonder van Deinze tot Kortrijk, hoogstdringend zijn. De scheepvaart wordt thans bedreigd.

Wat zal hier gedaan worden ?

3) *Afleidingskanaal der Leie.*

Ook hier zijn oeververdedigingen dringend noodzakelijk.

De baan langsheen de linkeroever van het kanaal Deinze-Nevele is voor 90 % afgewerkt. Doch alle verkeer tussen Deinze en Nevele is praktisch onmogelijk omdat het brugdek te Deinze langs voornoemde weg niet is aangepast aan het verkeer.

Dit verkeer was vroeger slechts mogelijk voor voertuigen tot 1 ton; heden is het verkeer er open voor 5 tonvoertuigen. Het wegdek moet nog over ongeveer 1 km aangepast worden.

Welke zijn de vooruitzichten ?

4) *Kanaal Gent-Brugge.*

Baggerwerken en oeververdedigingen zijn hier noodzakelijk en dringend vereist.

Antwoorden :

1) *Boven-Scheldevallei.*

De abnormale regenneerslag van de maand december 11. heeft tot overstromingen geleid in geheel de Scheldevallei en in de Gentse agglomeratie.

Ce tracé a pour avantage de permettre l'alimentation du canal en eau douce; le danger d'apport d'eau saumâtre au Lac de Zélande est donc moins grand. Les rayons des courbes sont très grands, ce qui est favorable à la navigation en poussée. Les frais d'expropriation sont réduits, du fait que les terrains du fossé anti-char sont déjà la propriété de l'Etat et peuvent être utilisés dans ce cas.

La longueur du canal est pratiquement la même que celle du premier tracé.

Ce tracé ne nécessite aucune modification du canal Albert entre Oelegem et le dock de Strashourg, de sorte qu'il ne sera pas nécessaire d'exproprier de nombreuses industries qui sont établies dans ce secteur.

Ce second tracé présente donc des avantages, tant du point de vue technique que du point de vue économique.

Pour toutes ces raisons, la préférence sera donnée au second tracé.

— Un membre pose les questions suivantes :

1) *Haut-Escaut.*

Vallée de l'Escaut : de fortes inondations se sont produites dans ce bassin. Quelles mesures seront prises dans ce cas ?

Ville de Gand : étant donné le comblement de certains cours d'eau de Gand avant l'achèvement du canal circulaire, l'achèvement de ce dernier est extrêmement urgent.

Les travaux de défense des berges du Haut-Escaut, qui sont d'une nécessité urgente, seront-ils exécutés ?

2) *Bassin de la Lys.*

En vue de soulager la Lys, il faudrait évacuer plus d'eau par le canal de dérivation de la Lys, après réparations à l'écluse maritime de Heist.

Il est indéniable que les travaux de défense des berges de la Lys, en particulier entre Deinze et Courtrai, sont extrêmement nécessaires. La navigation y est menacée à l'heure actuelle.

Quelles mesures seront prises dans ce cas ?

3) *Canal de dérivation de la Lys.*

Les travaux de défense des berges sont d'une nécessité urgente ici également.

La route sur la berge gauche du canal Deinze-Nevele est achevée à 90 %. Toute circulation entre Deinze et Nevele est cependant pratiquement impossible parce que le tablier du pont de Deinze n'est pas approprié à la circulation.

La circulation, antérieurement limitée aux véhicules de moins d'une tonne, est ouverte maintenant aux véhicules de 5 tonnes. Il convient d'adapter sur 1 km environ le revêtement de la route.

Quelles sont les prévisions dans ce domaine ?

4) *Canal Gand-Bruges.*

Les travaux de dragage et de défense des berges sont ici également d'une nécessité urgente.

Réponses :

1) *Vallée du Haut-Escaut.*

Les précipitations anormales du mois de décembre dernier ont causé des inondations dans toute la vallée de l'Escaut et dans l'agglomération gantoise.

De indienstneming van de Ringvaart rondom Gent, voorzien voor 1968, zal de afvoer van het waswater van Schelde en Leie aanzienlijk verbeteren.

De werken voor het graven van Wester- en Zuider-vak zijn in uitvoering.

Het bouwen van een afvoerdruiker in het sluisencomplex te Terneuzen, die ook in 1968 zal kunnen in dienst genomen worden, zal eveneens de behoorlijke afvoer van het waswater bevorderen.

Tot nu toe werden te Gent nog geen waterwegen nodig voor de waterafvoer buiten dienst gesteld of gedempt. Dit zal slechts gebeuren na het ingebruiknemen van de Ringvaart. De kalibreringswerken van de Bovenschelde zijn in uitvoering te Doornik en Oudenaarde. Op de begroting van 1966 is 280 miljoen uitgetrokken voor werken te Spiere, Kerkhove, Oudenaarde en Gavere.

De oeververdediging wordt herbouwd bij gelegenheid der kalibreringswerken.

2) *Stroomgebied van de Leie.*

De afvoerdruiker te Heist van het afleidingskanaal van de Leie werd volledig hersteld na de oorlog, en beschikt over de volledige afvoercapaciteit.

Door het indienstnemen van de Ringvaart en de afvoerdruiker te Terneuzen zal de afvoer langs de Leie zelf aanzienlijk verbeterd zijn.

De Leieboorden, in het bijzonder tussen Kortrijk en Deinze.

De toestand van de Leieboorden is de Minister en het Departement zeer goed bekend.

De oeverafslag die zich zowat overal voordoet is het gevolg van de erosie van de rivier, een natuurverschijnsel waarvoor de Staat niet verantwoordelijk kan worden gesteld.

Daar waar de oevers particulier bezit zijn, behoort het de eigenaar zijn eigendom te beschermen. Het Departement is steeds bereid de daartoe nodige vergunningen te verlenen.

Nochtans reikt het probleem veel verder dan de verdediging tegen enkele lokale oeverinstortingen.

Ten eerste, doet zich deze erosie voor praktisch over geheel de loop van deze rivier.

Het overstromingsverschijnsel, eveneens een natuurverschijnsel, is verder algemeen. Het werd in de laatste decennia nog scherper gesteld ingevolge de steeds verdere uitbreiding van de agglomeraties en, spijtig genoeg, ingevolge het bouwen, op meerdere plaatsen, in de natuurlijke overstromingsgebieden.

Ten tweede zijn de grillige loop van de rivier, en haar smalle sectie, niet zeer geschikt voor de snelle afvoer van het oppervlaktewater. Indien daarbij nog gevoegd worden de stijgende behoeften van het vervoer te water — de Leie is op dat gebied eveneens verzadigd — komt men tot het besluit dat het niet volstaat enkele lokale verbeteringswerken uit te voeren maar dat een volledig verbeteringsplan moet uitgewerkt worden dat de gehele loop van de rivier omvat.

Dat plan moet daarbij ruim genoeg opgevat worden, opdat het bij zijn voltooiing niet reeds opnieuw zou verouderd zijn.

Het ligt dan ook in de bedoeling van de Minister — en de eerste werken worden daarvoor in het volgende vijf-jarenplan opgenomen — zonder verder uitstel dergelijk plan ten uitvoer te brengen.

Op de huidige begroting wordt een eerste krediet uitgetrokken voor de herbouw van de stuwsuis te Harelbeke,

La mise en service du canal circulaire de Gand, prévue pour 1968, améliorera d'une manière considérable l'évacuation des eaux excédentaires de l'Escaut et de la Lys.

Les travaux de creusement des sections ouest et sud sont en cours d'exécution.

La construction d'un aqueduc d'évacuation dans le complexe d'écluses de Terneuzen, qui pourra également être mis en service en 1968, facilitera également l'évacuation convenable des eaux excédentaires.

Jusqu'à présent, aucune voie hydraulique nécessaire à l'évacuation des eaux n'a été mise hors service ou comblée à Gand. Ceci ne se fera qu'après la mise en service du canal circulaire. Les travaux de calibrage du Haut-Escaut sont en cours d'exécution à Tournai et à Audenarde. Un crédit de 280 000 000 de F est inscrit au budget de 1966 pour des travaux à Espierres, Kerkhove, Audenarde et Gavere.

La défense des berges est refaite à l'occasion des travaux de calibrage.

2) *Bassin de la Lys.*

L'aqueduc d'évacuation de Heist du canal de dérivation de la Lys a été complètement réparé après la guerre et sa capacité d'évacuation est entière.

La mise en service du canal circulaire et de l'aqueduc d'évacuation de Terneuzen améliorera considérablement l'évacuation par la Lys même.

Les rives de la Lys, en particulier entre Courtrai et Deinze.

Le Ministre ainsi que le département sont particulièrement bien informés de l'état des rives de la Lys.

L'éboulement des berges, qui se produit un peu partout, est dû à l'érosion de la rivière, phénomène naturel dont la responsabilité ne peut être imputée à l'Etat.

Aux endroits où les berges constituent une propriété privée, il appartient au propriétaire de protéger son bien. Le département est toujours disposé à accorder les autorisations nécessaires à cet effet.

Néanmoins, le problème est plus vaste et ne se limite pas à la protection contre quelques effondrements locaux des berges.

En premier lieu, l'érosion se produit sur la presque totalité du cours de la rivière.

Les inondations, phénomène tout aussi naturel, sont par ailleurs générales. Ce phénomène s'est accentué au cours des dernières décennies, par suite de l'extension croissante des agglomérations et, ce qui est regrettable, de la construction en plusieurs endroits des régions naturellement inondées.

Ensuite, le cours capricieux de la rivière et sa section étroite ne permettent guère un écoulement rapide des eaux de surface. Si l'on y ajoute les nécessités croissantes du trafic fluvial — dans ce domaine aussi la Lys est complètement saturée — on arrive à la conclusion qu'il ne suffit pas d'exécuter localement quelques travaux d'amélioration, mais qu'il y a lieu d'élaborer un plan complet d'améliorations englobant tout le cours de la rivière.

Ce plan doit être conçu de manière assez vaste, afin qu'il ne soit pas périmé dès l'achèvement des travaux.

Aussi le Ministre a-t-il l'intention — et les premiers travaux seront, à cet effet, inclus dans le prochain plan quinquennal — de mettre, sans plus tarder, un tel plan à exécution.

Un premier crédit est prévu au présent budget pour la reconstruction du portereau de Harelbeke, travail plus

als dringendste werk, in verband met de saneringswerken in het Gavergebied.

In de volgende jaren krijgt de sectie St-Eloois-Vijve-Deinze haar beurt. De sluis te Deinze zal worden afgeschaft, wat een normale peilverlaging van circa 60 cm zal mogelijk maken.

De werken zullen dan voortgezet worden in opwaartse richting.

3) *Afleidingskanaal der Leie.*

De oeververdediging langs dit kanaal is in minder goede staat van onderhoud.

Er zal getracht worden, voor zover de ter beschikking gestelde kredieten het zullen toelaten, de meest dringende herstellingswerken uit te voeren.

Hetzelfde geldt voor het herstellen van de wegverharding van 1 km tussen Deinze en Nevele.

4) *Kanaal Gent-Brugge.*

De dringende baggerwerken te Schipdonk en in het kanaal Gent-Brugge werden zeer onlangs aangevangen.

Er zal ook hier getracht worden de meest dringende herstellingen aan de oeververdediging uit te voeren, voor zover de beschikbare kredieten het zullen toelaten.

Een lid herinnert eraan dat de vorige Minister aan de gewezen senator Duvieusart beloofd had dat er geen kredieten ter beschikking zouden worden gesteld voor de Schelde-Rijnverbinding, zolang de dubbele cyclus van 1 350 ton niet afgewerkt is. Licht het ook in de bedoeling van de huidige Minister rekening te houden met die voorrang?

Antwoord :

De werkzaamheden in verband met de Schelde-Rijnverbinding zullen worden aangevat en voortgezet samen met de afwerking van de 1 350 ton-« cyclus ».

Een ander lid heeft het over de watervoorziening; hij is van mening dat in alle activiteiten in verband met dit probleem het departement van Openbare Werken een belangrijke rol speelt; dit laatste is belast met de studie van de fundamentele infrastructuurwerken en ook met de leiding en uitvoering van die werken.

In een verklaring die de directeur-generaal van de Waterwegen, de heer Valcke, op 5 maart 1964 voor de Senaatscommissie voor de Openbare Werken aflegde, werden de voornaamste rivieren opgesomd die in aanmerking komen voor het oprichten van grote stuwdammen met waterreservoir. Die rivieren zijn : de beide Ourthe's, de Semois, de Lesse, de Hoegne en de Aisne.

Op die vergadering heeft de Minister het volgende antwoord verstrekt aan verscheidene leden van de Commissie, die in de bespreking het woord hadden gevoerd : « België beschikt over genoeg water, doch er moet in een betere ruimtelijke en tijdelijke distributie worden voorzien. Ik neem mij voor met de medewerking van de andere betrokken ministeriële departementen een plan op korte termijn te doen opstellen. Een van mijn ambtsvoorgangers heeft het plan van de bevaarbare waterwegen opgesteld; mijn plan beoogt de voorziening van die waterlopen. »

Kan de Minister aan de Commissie nadere inlichtingen verstrekken over dit plan en over de verwezenlijkingen op dit gebied?

urgent, à rattacher aux travaux d'assainissement de la région du Gaver.

Au cours des prochaines années, ce sera le tour de la section Vive-St-Eloi - Deinze. L'écluse de Deinze sera supprimée, ce qui permettra d'abaisser de 60 cm environ le niveau normal.

Les travaux seront alors poursuivis en amont.

3) *Canal de dérivation de la Lys.*

La défense des berges le long de ce canal est en mauvais état d'entretien.

Pour autant que les crédits disponibles le permettront, les efforts tendront à faire exécuter les travaux de réparation les plus urgents.

Il en va de même pour la remise en état du revêtement routier sur 1 km entre Deinze et Nevele.

4) *Canal Gand-Bruges.*

Les travaux urgents de dragage à Schipdonck et dans le canal Gand-Bruges ont été entamés tout récemment.

A cette occasion, on s'efforcera d'exécuter les réparations les plus urgentes à la défense des berges, pour autant que les crédits disponibles le permettront.

Un membre signale que le Ministre précédent avait promis à l'ancien Sénateur Duvieusart qu'il n'y aurait pas de crédit pour la réalisation d'Escaut-Rhin aussi longtemps que la double boucle dite des 1 350 t ne serait pas achevée. Est-ce aussi l'intention du Ministre actuel de tenir compte de cette priorité?

Réponse :

Les travaux de liaison Escaut-Rhin seront entamés et poursuivis parallèlement à l'achèvement de la « boucle » des 1 350 t.

Un autre membre aborde le problème de l'eau et estime que, dans l'ensemble des activités qui en découlent, le Département des Travaux publics occupe une place de choix; il étudie les ouvrages d'infrastructure fondamentale et assure la direction et l'exploitation des ouvrages.

Lors d'une communication présentée le 5 mars 1964 devant la Commission des Travaux Publics du Sénat, M. Valcke, Directeur Général des Voies Hydrauliques, a notamment fait allusion aux principaux sites à retenir pour les grands barrages réservoirs. Ces sites sont : les deux Ourthes, la Semois, la Lesse, la Hoegne et l'Aisne.

Au cours de cette réunion, le Ministre a répondu comme suit à plusieurs commissaires qui étaient intervenus dans le débat : « Il y a assez d'eau en Belgique mais il y a lieu d'en prévoir une meilleure distribution dans l'espace et dans le temps. Je pense faire établir un plan à court terme avec le concours des autres départements ministériels intéressés. L'un de mes prédécesseurs a établi le plan des voies navigables; mon plan, à moi, visera l'alimentation de ces cours d'eau ».

Le Ministre pourrait-il donner à la Commission des précisions sur ce plan et sur ce qui a été réalisé dans ce domaine?

Antwoord :

In 1964 heeft het Bestuur der Waterwegen van het departement er zich op toegelegd de waterbehoeften van de bevaarbare waterwegen en ook de waterbehoeften voor huishoudelijk, landbouw- of industrieel gebruik vast te stellen. Het bestuur heeft de behoeften vergeleken met de voorhanden zijnde middelen en uit die vergelijking het besluit getrokken dat voorraden moeten worden aangelegd om in de toekomstige behoeften te kunnen voorzien tijdens periodes van aanhoudende droogte.

Bij de wet van 15 april 1965 is het probleem van de watervoorziening van nationaal en dringend belang verklaard.

Bij koninklijk besluit van 16 februari 1965 is een Koninklijk Commissariaat voor het waterbeleid ingesteld en is luitenant-generaal Crahay tot Koninklijk Commissaris benoemd; administratief is die Commissaris verbonden aan de diensten van de Eerste Minister. Hij is ermee belast de studies in verband met het probleem van de watervoorziening te coördineren.

Die studies zijn thans aan de gang. Zij hebben met name betrekking op het opstellen van een investeringsplan voor het aanleggen van voorraden om de waterbehoeften van het land te kunnen dekken.

— Een lid van de Commissie bekommert zich om de voltooiing van de stuwdam op de Ry de Rome te Couvin.

Doel van deze stuwdam is de bevoorrading in drink- en nijverheidswater van verschillende plaatsen in de streek van Couvin, waar reeds meer dan eens waterschaarste heerste. Het is zeker dat, gezien het steeds toenemende waterverbruik, de toekomst voor die gemeenten niet zeer rooskleurig is, indien de bouw van deze stuwdam niet spoedig voltooid wordt.

De bouw van dit kunstwerk werd in 1947 aangevat op initiatief van een intercommunale vereniging. De werken, die ongeveer 20 miljoen hebben gekost, liggen sinds 1954 stil. Ingevolge talrijke bemoeiingen kwam in 1961 een akkoord tot stand tussen het Departement van Openbare Werken en dat van Volksgezondheid. Ingevolge dit akkoord werd de afwerking van de stuwdam aan het Departement van Openbare Werken toevertrouwd en kwam de financiering ten laste van de Staat.

Sedert 12 jaar zijn de begonnen kunstwerken verlaten; er dient dringend een definitieve oplossing gevonden te worden.

Antwoord :

Op de begroting voor 1966 zijn geen kredieten uitgetrokken voor de herstelling en de afwerking van de stuwdam van de Ry de Rome.

De Minister geeft de verzekering dat de Regering zich zal beijveren om de voor deze werken nodige kredieten op de begroting voor 1967 uit te trekken. Er zal voorzien worden in een bedrag van 120 miljoen, wat heel wat meer is dan het vroeger uitgetrokken bedrag van 40 miljoen.

— Een ander lid snijdt het probleem aan van de stuwdam op de Eau d'Heure.

Tijdens de vergadering van de Senaatscommissie voor de Openbare Werken op 5 maart 1964 verklaarde de heer Valcke, directeur-generaal van de Waterwegen, dat op de Eau d'Heure, bijrivier van de Samber, een stuwdam moet gebouwd worden om op de Samber voldoende stroomsterkte te behouden tijdens de periode van de laagste waterstand.

Sindsdien was er meer dan eens sprake van de bouw van die stuwdam te Silenrieux. Anderzijds werd bij koninklijk besluit van 17 oktober 1965 een bedrag van 12 miljoen ter beschikking van het Bestuur der waterwegen gesteld

Réponse :

Au cours de l'année 1964, l'Administration des Voies Hydrauliques du département s'est efforcée de déterminer les besoins en eau des voies navigables et les besoins en eau à usage domestique, agricole et industriel; elle les a comparés aux ressources et en a conclu qu'il était nécessaire de constituer des réserves pour couvrir, dans l'avenir, les besoins, lors des périodes très sèches.

Par la loi du 15 avril 1965, le problème de l'eau a été déclaré d'intérêt national et urgent à résoudre.

Par arrêté royal du 16 février 1965, le Commissariat royal au problème de l'eau a été institué et le lieutenant général Crahay a été nommé Commissaire royal; ce Commissaire est rattaché administrativement aux services du Premier Ministre. Il est chargé de coordonner les études concernant le problème de l'eau.

Ces études sont en cours. Elles comportent l'élaboration d'un plan d'investissement relatif à la constitution de réserves destinées à couvrir les besoins en eau du pays.

— Un commissaire s'inquiète de l'achèvement de la construction du barrage sur le Ry de Rome à Couvin.

Ce barrage-réservoir est destiné à l'alimentation en eau potable et industrielle de plusieurs localités de la région de Couvin qui ont connu, à plusieurs reprises déjà, une pénurie d'eau. Il est certain qu'étant donné l'augmentation croissante de la consommation d'eau, l'avenir n'est pas très réjouissant pour ces localités si l'achèvement du barrage n'est pas réalisé à bref délai.

La construction de cet ouvrage fut entamée en 1947 à l'initiative d'une intercommunale. Les travaux exécutés et qui ont coûté quelque 20 millions sont suspendus depuis 1954. Suite à de nombreuses démarches, un accord est intervenu en 1961 entre le Département des Travaux publics et celui de la Santé publique. Par cet accord, l'achèvement du barrage était confié au Département des Travaux publics et financé par l'Etat.

Depuis 12 ans, les ouvrages d'art érigés sont abandonnés et il est urgent qu'une solution définitive soit trouvée.

Réponse :

Le budget de 1966 ne prévoit pas de crédits pour la réfection et l'achèvement du barrage du Ry de Rome.

Le Ministre certifie que le Gouvernement s'efforcera d'inscrire les crédits nécessaires à ces travaux au budget de 1967. Le montant à prévoir sera de 120 millions, montant largement supérieur à celui de 40 millions prévu antérieurement.

— Le problème du barrage sur l'Eau d'Heure est abordé par un autre commissaire.

Au cours de la réunion de la Commission des Travaux publics du Sénat le 5 mars 1964, M. Valcke, Directeur Général des Voies Hydrauliques, a déclaré qu'un barrage devra être construit sur l'Eau d'Heure, affluent de la Sambre, en vue de maintenir un débit suffisant dans cette rivière, en période d'étiage.

A plusieurs reprises depuis lors, il a été fait allusion à la construction dudit barrage à Silenrieux. D'autre part, par arrêté royal du 17 octobre 1965, l'administration des Voies Hydrauliques dispose d'un crédit de 12 millions pour l'étude

met het oog op het bodemkundig onderzoek en het verrichten van peilingen voor de bouw van een stuwdam op de Eau d'Heure.

De uitvoering van dit werk zou ernstige gevolgen hebben voor de economie van een ganse streek in het arrondissement Philippeville. Het eerste gevolg zou de afschaffing van de spoorweglijn Walcourt-Mariembourg zijn. Deze enige nog overblijvende lijn nu is van zeer groot belang voor de streek en de opheffing ervan zou zeer nadelig zijn voor talrijke plaatsen en nijverheden die dicht bij deze verkeersweg gelegen zijn. De volgende vragen worden gesteld :

1) Op grond van welke gegevens of volgens welke studies werd de beslissing tot het bouwen van deze stuwdam getroffen ?

2) Ingeval dit kunstwerk gebouwd wordt, waar zou het dan precies komen te liggen en op welke gegevens berust die keuze ?

3) Aangezien de Waalse Economische Raad, Afdeling Charleroi, zijn advies heeft gegeven over de noodzakelijkheid of het nut van deze stuwdam, is het dan ook niet noodzakelijk het advies in te winnen van de « Intercommunale d'Expansion Economique de l'Entre-Sambre-et-Meuse », die hierbij toch het nauwst betrokken is ?

4) In het Noorden van Frankrijk wordt thans een stuwdam met een capaciteit van 8 tot 10 miljoen m³ gebouwd op de rivier Helpe-Majeure, bijrivier van de Sambre.

Volgens bepaalde inlichtingen wordt die stuwdam gebouwd voor het Groenplan, voor de voorziening van de elektrische centrale van Pont-sur-Sambre en blijkbaar ook om het verval van de Sambre op peil te houden in perioden van droogte.

Zou het niet interessant zijn dat de bevoegde diensten van het departement van Openbare Werken contact opnemen met de Franse autoriteiten, ten einde de mogelijkheden van samenwerking te onderzoeken voor de oplossing van dit probleem ?

5) Zo tot de bouw van de stuwdam beslist wordt, wat zal er dan gebeuren met de spoorlijn Walcourt-Mariembourg ?

Werd het probleem van de eventuele vervanging van de lijn, welke zou afgeschaft worden, bestudeerd en wat zijn de voorgestelde oplossingen ?

Antwoord :

1) De Sambre is een waterloop met een zeer hoge verontreinigingsgraad. De toestand is vooral kritiek in de periode van de laagste waterstand.

Een der middelen die mogelijk kunnen worden aangewend om de verontreiniging tegen te gaan, bestaat erin de waterstand op het nodige peil te houden door het water aan te voeren, dat is opgeslagen in een op een van de zijrivieren van de Sambre aan te leggen stuwmuur.

Die bijrivier moet voldoende watervoorraad hebben (dit wil zeggen een voldoende uitgestrekt bekken), alsmede voldoende plaats bieden om een grote waterreserve op te slaan.

Onder de bijrivieren van de Sambre op Belgisch grondgebied vervult alleen de Eau d'Heure die voorwaarde.

2) Het gedeelte van de vallei dat geschikt is voor het bouwen van de stuw, is gelegen stroomopwaarts Silenrieux, ter hoogte van een vernauwing, zodat de lengte van het op te richten bouwwerk vrij beperkt zal zijn.

géologique et l'exécution de sondages en vue de la construction d'un barrage sur l'Eau d'Heure.

La réalisation de cet ouvrage aurait de graves conséquences pour l'économie de toute une région de l'arrondissement de Philippeville. La première conséquence serait la suppression de la ligne de chemin de fer Walcourt-Mariembourg. Or, cette ligne, la dernière qui subsiste, est très importante pour la région et sa disparition serait grandement préjudiciable à de nombreuses localités et industries, situées à proximité de cette voie de communication. Les questions suivantes sont posées :

1) Sur quelles données ou d'après quelles études la construction de ce barrage a-t-elle été décidée ?

2) En cas de construction de cet ouvrage, à quel endroit exact serait-il érigé et quels sont les éléments qui ont déterminé ce choix ?

3) Attendu que le Conseil Economique Wallon-Section de Charleroi a donné son avis sur la nécessité ou l'utilité de ce barrage, n'est-il pas indispensable de consulter l'Intercommunale d'Expansion Economique de l'Entre-Sambre-et-Meuse, première intéressée à la question ?

4) Un barrage d'une capacité de 8 à 10 millions de m³ est en voie de construction dans le Nord de la France sur la rivière Helpe-Majeure, affluent de la Sambre.

D'après certains renseignements, ce barrage est édifié pour le Plan Vert, pour l'alimentation de la Centrale électrique de Pont-sur-Sambre et également, semble-t-il, pour soutenir le débit de la Sambre en période de sécheresse.

Ne serait-il pas intéressant que les services compétents du Département des Travaux publics prennent contact avec les autorités françaises afin d'examiner les possibilités éventuelles d'une collaboration pour la solution de ce problème ?

5) Si la construction du barrage est décidée, qu'advient-il de la ligne de chemin de fer Walcourt-Mariembourg ?

La question du remplacement éventuel de la ligne qui serait supprimée a-t-elle été envisagée et quelles sont les solutions proposées ?

Réponse :

1) La Sambre est un cours d'eau dont la pollution est très élevée. La situation est particulièrement critique en période d'étiage.

Le soutien des débits d'étiage par apport d'eau emmagasinée grâce à un barrage-réservoir construit sur un des affluents de la Sambre est un des moyens possibles pour lutter contre la pollution.

Cet affluent doit présenter des ressources hydrologiques suffisantes (c'est-à-dire un bassin hydrographique suffisamment étendu) et une topographie permettant d'emmagasiner une grande réserve d'eau.

Parmi les affluents de la Sambre sur territoire belge, l'Eau d'Heure seule remplit ces conditions.

2) L'endroit de la vallée qui se prêterait bien à l'érection du barrage de retenue se situe en amont de Silenrieux, au droit d'un resserrément, limitant ainsi la longueur de l'ouvrage à construire.

Bovendien moeten slechts enkele woningen onteigend worden, wat niet het geval is in het stroomafwaarts gelegen gedeelte van de vallei met een sterke bevolkingsconcentratie.

Een eerste campagne van proefboringen is geschied in het bekken van de Eau d'Heure, stroomopwaarts van de plaats die in overweging is genomen voor het bouwen van de stuw. Een tweede, meer gedetailleerde campagne zal binnenkort begonnen worden. Pas na die tweede campagne zal het mogelijk zijn een definitief advies te geven over de keuze van de vestiging van de stuw.

3) Zoals hierboven is aangestipt, zijn de studies nog in het stadium van het voorontwerp. Het is dus voorbarig de diverse daarbij betrokken autoriteiten en organen te alarmeren; nochtans mag het lid gerust zijn dat rekening zal worden gehouden met alle voorgestelde suggesties.

4) De bouw van een stuw zal weldra worden aangevangen op de Helpe majeure, een Franse bijrivier van de Sambre.

Die stuw wordt gebouwd om het door de centrale van Pont-sur-Sambre verbruikte water te compenseren en om in de periode van laagste waterstand water aan te voeren naar het Samberkanaal dat vrij arm aan water is. Het gaat er dus om, in de strikt Franse en zeer beperkte behoeften te voorzien.

Om die reden werden de besprekingen, welke vroeger tussen de bevoegde diensten van het departement van Openbare Werken en de Franse autoriteiten zijn aangeknoopt, niet voortgezet.

5) Besprekingen zijn met het Ministerie van Verkeerswezen aan de gang over de spoorlijn Walcourt-Mariembourg.

De spoorwegverbinding tussen de stroomopwaarts en stroomafwaarts van de stuw gelegen gebieden zal worden behouden, ofwel door de bestaande lijn aan te passen, ofwel door een vak van de niet meer gebruikte lijn Walcourt-Philippeville-Mariembourg weer in bedrijf te stellen.

— Het stuwdammenprobleem maakt ook de aandacht van een ander lid gaande.

De Luxemburgse bevolking heeft heftig gereageerd tegen de eventuele bouw van stuwdammen. De provincie Luxemburg weigert niet water te leveren aan de rest van het land. Maar over de wijze waarop zulks dient te geschieden, moet overleg worden gepleegd. In dit overleg moet ook de wegenaanleg worden betrokken.

Bovendien vreest het lid dat voortaan geen onroerende goederen meer zullen worden verhandeld in de streek waar een grote stuwdam wordt gepland.

Antwoord :

Het stuwdammenprobleem mag niet worden gekoppeld aan dat van het wegnen om er een ruilmiddel van te maken.

Er kan geen sprake van zijn de verhandelingen in onroerende goederen in bedoelde streek te laten teloorgaan.

— Een lid wenst dat het probleem van de Schelde - Rijnverbinding tegelijk met het probleem van de watervoorziening wordt bestudeerd. Hij wenst nader te worden ingelicht over het programma inzake aanbouw van stuwdammen. Zullen één grote en verschillende kleine stuwdammen worden gebouwd of zal het met de kleine volstaan? Kan het programma voor 1966 als een begin van een oplossing gelden? Waar en wanneer zullen de andere stuwdammen worden gebouwd? Kan voor het probleem van de watervoorziening een oplossing worden verhoopt en wanneer?

De plus, seule l'expropriation de quelques immeubles serait nécessaire; ce qui n'est pas le cas dans la partie en aval de la vallée à population fortement agglomérée.

Une première campagne de forages de reconnaissance a été entreprise dans l'étendue du bassin de l'Eau d'Heure en amont du site envisagé pour la construction du barrage. Une seconde campagne, plus détaillée, sera entamée bientôt. C'est seulement après cette seconde campagne qu'il serait possible d'émettre un avis définitif quant au choix de l'implantation du barrage.

3) Ainsi qu'il a été signalé ci-dessus, les études en sont encore au stade de l'avant-projet. Il est donc prématuré d'alerter les diverses autorités et organismes intéressés; cependant, le membre peut être persuadé qu'il sera tenu compte de toutes suggestions qui seront présentées.

4) La construction d'un barrage sera bientôt entamée sur l'Helpe majeure, affluent français de la Sambre.

Ce barrage est construit pour compenser les eaux consommées par la centrale de Pont-sur-Sambre et pour alimenter en période d'étiage, le canal de la Sambre, assez pauvre en eau. Il s'agit donc de couvrir des besoins strictement français et très limités.

C'est pour cette raison que les pourparlers entamés antérieurement entre les services intéressés du département des Travaux publics et les autorités françaises n'ont pas été poursuivis.

5) Au sujet de la ligne de chemin de fer Walcourt-Mariembourg, des pourparlers sont en cours avec le Ministère des Communications.

Le maintien de la liaison ferroviaire entre l'amont et l'aval du barrage serait assuré, soit en aménageant la ligne existante, soit en remettant en service un tronçon de la ligne désaffectée Walcourt-Philippeville-Mariembourg.

— Le problème des barrages préoccupe également un autre membre.

La population luxembourgeoise a violemment réagi contre la construction éventuelle de barrages. La province de Luxembourg ne refuse pas de livrer son eau au reste du pays, mais la manière de réaliser cette fourniture doit être discutée, notamment par rapport à la construction de routes.

D'autre part, le membre craint une paralysie des opérations immobilières dans la région où l'on envisageait de construire un grand barrage.

Réponse :

Il ne faut pas lier le problème des barrages à celui du réseau routier et en faire une monnaie d'échange.

Il ne peut être question de paralyser le développement immobilier dans la région du barrage.

— Un membre désire que le problème de la liaison Escaut-Rhin et celui de l'eau soient étudiés simultanément. Il souhaite être informé du programme de construction des barrages. Construire-t-on un grand barrage et des petits barrages ou ces derniers suffiront-ils? Le programme de 1966 peut-il être considéré comme un début de solution? Où et quand construira-t-on les barrages suivants? Pourra-t-on résoudre le problème de l'eau et à quelle époque?

*Antwoorden :*1) *Studies.*

De door het Bestuur der Waterwegen ondernomen studies zijn van tweeërlei aard :

a) de hydrologische, geologische en geotechnische studies en de plannen in verband met de infrastructuurwerken waarvan sprake sub 2). a). Die studies geschieden in samenwerking met de Bodemkundige Dienst van België en het Rijksinstituut voor Grondmechanica en hebben betrekking op de infrastructuurwerken die moeten worden ondernomen om te voorzien in de waterbehoeften op korte termijn en waarvan de verwezenlijking niet gedurende verscheidene jaren kan worden uitgesteld om de uitslag van reeds aangevatte of nog aan te vatten onderzoeken af te wachten;

b) de studies in verband met het probleem van de watervoorziening op nationaal niveau : deelneming aan het opstellen van een hydrologische inventaris (studie van het oppervlaktewater); regularisatie van het verval der waterlopen (toevoeging in geval van laagwaterstand, bestrijding van de waterverontreiniging en van de overstromingen); voeding van de gemoderniseerde bevaarbare waterlopen; bevoorrading in water voor huishoudelijk en industrieel gebruik; onderzoeken in verband met het aanleggen van voorraden oppervlaktewater (stuwmuren in het stroomgebied van de Maas; dokreservoirs in het stroomgebied van de Schelde en van de IJzer) om de voormelde behoeften geheel of gedeeltelijk te dekken.

In het kader van de bovenvermelde studies zij gewezen op de door België ondernomen onderzoeken en getroffen maatregelen ter gelegenheid van het internationaal hydrologisch decennium 1965-1974, dat door de U. N. E. S. C. O. wordt gepatroneerd.

De onder a) en b) bedoelde studies worden uitgevoerd met kredieten van het Ministerie van Openbare Werken en van het Koninklijk Commissariaat voor het Waterbeleid (gewone begroting van de diensten van de Eerste Minister) en in samenwerking met de Ministeries van Landbouw, van Economische Zaken, van Volksgezondheid en van Nationale Opvoeding.

Het voormelde Commissariaat staat in voor de vereiste coördinatie.

2) *Infrastructuurwerken.*

a) *Werken waarvoor kredieten zijn uitgetrokken op de begroting voor 1966.*

Ministerie van Openbare Werken.

1) *Verhoging van de Gileppestuwdam.*

De Gileppestuwdam werd in 1878 in bedrijf genomen. Bevoegde ambtenaren hebben uitgemaakt dat hij dient verstevigd te worden.

De streek van Verviers nu heeft een groeiende behoefte aan water, zowel voor de bevolking en de bestaande industrie als voor het aantrekken van nieuwe industrieën.

Het Ministerie van Openbare Werken heeft voorgesteld om gebruik te maken van de verstevigingswerken om de stuwdam op te trekken en de inhoud van het reservoir van 13 miljoen m³ op 27 miljoen m³ te brengen. Dit werk moet dringend worden uitgevoerd, want zolang de Gileppe ledig zal zijn, zal de stad Verviers moeten worden bevoorrad door de stuwdam van Eupen die vóór 1970 een dergelijke capaciteit niet meer zal bezitten.

De werken worden op 1 050 miljoen geraamd, waarvan 800 miljoen zullen worden vastgelegd in 1966.

*Réponses :*1) *Études.*

Les études entreprises par l'Administration des Voies Hydrauliques sont de deux ordres :

a) les études hydrologiques, géologiques et géotechniques et les projets relatifs aux infrastructures reprises en 2) a). Ces études, menées en collaboration avec le Service géologique de Belgique et l'Institut géotechnique de l'État, concernent des infrastructures destinées à couvrir des besoins en eau à courte échéance pour lesquels il ne peut être question d'attendre plusieurs années le résultat de recherches plus vastes déjà entreprises ou à entreprendre;

b) les études relatives au problème de l'eau à l'échelon national : participation à l'établissement du bilan hydrologique (étude des eaux de surface); régularisation du régime des cours d'eau (soutien des étiages, lutte contre la pollution, lutte contre les inondations); alimentation des voies navigables modernisées; alimentation en eau à usage domestique et industriel; recherches relatives à l'établissement de réserves d'eau superficielles (barrages-réservoirs dans le bassin de la Meuse; bassins-réservoirs dans les bassins de l'Escaut et de l'Yser) pour couvrir tout ou partie des besoins précités.

Dans le cadre des études ci-dessus, s'inscrivent les mesures et recherches entreprises par la Belgique à l'occasion de la Décennie hydrologique internationale 1965-1974 patronnée par l'U. N. E. S. C. O.

Les études reprises sous a) et b) sont exécutées à l'aide de crédits du Ministère des Travaux publics et du Commissariat Royal au problème de l'eau (budget ordinaire des services du Premier Ministre) et en collaboration avec les Ministères de l'Agriculture, des Affaires économiques, de la Santé publique et de l'Éducation nationale.

La coordination est assurée par le Commissariat précité.

2) *Infrastructures.*

a) *Travaux pour lesquels des crédits ont été prévus au budget de 1966.*

Ministère des Travaux publics.

1) *Exhaussement du barrage de la Gileppe.*

Le barrage de la Gileppe a été mis en service en 1878. De l'avis des fonctionnaires compétents, il est nécessaire de le consolider.

Or, la région de Verviers a des besoins croissants en eau, tant pour la population et l'industrie existante que pour attirer des industries nouvelles.

Le Ministère des Travaux publics a proposé de profiter des travaux de consolidation, pour exhausser le barrage et porter la capacité du réservoir de 13 millions de m³ à 27 millions de m³. L'exécution de ce travail est urgente car pendant la vidange de la Gileppe, la ville de Verviers devra être ravitaillée par le barrage d'Eupen qui ne possèdera plus cette possibilité avant 1970.

Le coût des travaux est estimé à 1 050 millions dont 800 millions engagés en 1966.

2) *Aanwending van het oppervlaktewater in Oost-Vlaanderen.*

De wateringën in het noorden van de provincie hebben met overtollig water te kampen.

De industrialisatie van de zone Gent-Zelzate nu zal grote behoeften doen ontstaan.

De nationale maatschappij voor watervoorziening (N. M. W.) heeft een plan opgesteld voor het vormen van voorraden en het zuiveren van het overtollige water in 4 dokreservoirs met elk een capaciteit van 5 miljoen m³.

Het uitdiepen van het kanaal Gent-Terneuzen heeft grote hoeveelheden baggergrond beschikbaar gemaakt. Het Ministerie van Openbare Werken stelt voor die grond te gebruiken om de dijken van het eerste dok, Kluizen I genaamd, te bouwen.

De bouw van dit dok zal de experimentele aanwending van dit water alsmede de berekening van de kosten van die onderneming mogelijk maken.

Daar die werken het afwateren van de streek bevorderen, zal het Ministerie van Landbouw bijdragen in de kosten ervan.

Het Ministerie van Volksgezondheid heeft toelagen uitgetrokken voor de N. M. W.

Vastleggingskredieten uitgetrokken op de begroting van de verschillende ministeries :

Openbare Werken	25 miljoen
Volksgezondheid	178 miljoen
Landbouw	50 miljoen
Totaal	253 miljoen

(waarvan 44 miljoen zullen worden vastgesteld in 1966)

3) *Ministerie van Volksgezondheid.*

De Vesder verkeert in een toestand van verregaande verontreiniging die in de komende jaren nog zal verergeren.

Om dit te verhelpen is bepaald dat er te Eupen, Verviers en Pepinster 3 zuiveringsstations en een hoofdrinol zullen worden gebouwd die in totaal 436 miljoen zullen kosten, waarvan 100 miljoen in 1966 zullen worden vastgelegd.

b) Door het bestuur van de waterwegen voor de periode 1967-1970 voorgestelde werken.

1) De stuwdam van de Ry de Rome te Couvin; voorraad van 3 miljoen m³ bestemd om de streek van Couvin van water voor huishoudelijk gebruik te voorzien — raming : 120 miljoen.

2) Stuwdam op de Hoëgne; voorraad van 30 miljoen m³ bestemd om de laagwaterstand van de Vesder te verhelpen, in verband met de problemen die worden veroorzaakt door de zuivering van het water van deze rivier — raming : 1 500 à 2 000 miljoen.

3) Stuwdam op de Eau d'Heure; voorraad van 25 miljoen m³ bestemd om de laagwaterstand van de Sambre te verhelpen, in verband met de problemen die worden veroorzaakt door de zuivering van het water van deze rivier — raming : 800 miljoen.

4) De stuwdam op de Hermeton; voorraad van 37 miljoen m³; compensatie, in periodes van laagwaterstand, van de hoeveelheden water welke de Brusselse intercommunale watermaatschappij zal afnemen in de Maas te Tailfer — raming : 1 500 à 2 000 miljoen.

2) *Utilisation des eaux de surface en Flandre orientale.*

Il existe des eaux excédentaires dans les wateringues du nord de la province.

Or, de grands besoins vont se présenter par suite de l'industrialisation de la zone Gent-Zelzate.

La Société nationale de distribution d'eau (S. N. D. E.) a établi un projet de stockage et d'épuration des eaux excédentaires dans 4 bassins-réservoirs ayant chacun une capacité de 5 millions de m³.

L'approfondissement du canal Gent-Terneuzen rendant disponibles de grandes quantités de terre de dragage, le Ministère des Travaux publics a proposé de les utiliser pour construire les digues du 1^{er} bassin, dit Kluizen I.

La construction de ce bassin permettra d'expérimenter la possibilité d'utiliser ces eaux et d'établir le prix de revient de l'opération.

L'opération étant favorable au démergemenet de la région, le Ministère de l'Agriculture participera aux frais de construction.

Le Ministère de la Santé publique a prévu des subsides à la S. N. D. E.

Crédits d'engagement prévus pour les différents ministères :

Travaux publics	25 millions
Santé publique	178 millions
Agriculture	50 millions
Total	253 millions

(dont 44 millions seront engagés en 1966).

3) *Ministère de la Santé publique.*

La Vesdre atteint un degré de pollution élevé qui ne fera que s'aggraver dans les prochaines années.

Pour y remédier, il est prévu de construire à Eupen, à Verviers et à Pepinster, trois stations d'épuration et un système de collecteur pour un coût total de 463 millions dont 100 millions à engager en 1966.

b) Travaux proposés par l'Administration des Voies Hydrauliques pour la période 1967-1970.

1) Le barrage du Ry de Rome à Couvin; réserve de 3 millions de m³, destinée à assurer l'alimentation en eau à usage domestique de la région de Couvin — estimation : 120 millions.

2) Le barrage sur la Hoëgne; réserve de 30 millions de m³; soutien des étiages de la Vesdre, dans le cadre des problèmes posés par l'épuration des eaux de cette rivière — estimation : 1 500 à 2 000 millions.

3) Le barrage sur l'Eau d'Heure; réserve de 25 millions de m³; soutien des étiages de la Sambre, dans le cadre des problèmes posés par l'épuration des eaux de cette rivière — estimation : 800 millions.

4) Le barrage sur l'Hermeton; réserve de 37 millions de m³; compensation, en période d'étiage, des cubes d'eau que la Compagnie intercommunale bruxelloise des eaux compte prélever dans la Meuse à Tailfer — estimation : 1 500 à 2 000 millions.

5) Dokreservoirs te Kluizen (twee reservoirs met elk een inhoud van 5 miljoen m³) bestemd om Oost-Vlaanderen te bevoorraden in water voor huishoudelijk en industrieel gebruik — raming : 25 miljoen.

c) *Opmerking.*

De hierboven genoemde werken in verband met de infrastructuur hebben betrekking op louter regionale problemen.

De problemen in verband met het ganse land, opgesomd onder 1), b), zullen het aanleggen van veel belangrijker voorraden noodzakelijk maken dan in het ontwerp van vijf-jarenplan is voorzien.

De studies in verband met die grote voorraden zijn aan de gang.

— Een lid stelt volgende vragen :

— Verbindingskanaal : Albertkanaal en haven van Antwerpen. Gezien het grote belang van dit kanaal vraagt het lid speciale aandacht voor het tracé en vooral de plaats van de uitmonding van dit kanaal.

— Kempense kanalen. Deze zijn zowel van diepgang als van dijken in zeer slechte staat. Baggerwerken en dijkenversterking zijn meer dan nodig.

Wat zijn de vooruitzichten dienaangaande ?

Antwoorden :

— Bypass-kanaal met Albertkanaal; deze kwestie wordt nader onderzocht met het bestuur van de haven van Antwerpen.

— De problemen in verband met de Kempense kanalen zijn de Minister bekend. Hij is akkoord dat dringend baggerwerken en dijkenversterking nodig zijn.

III. — Gebouwen.

— Een ander lid vestigt de aandacht op de voltooiing van de administratieve wijk en op het belang van postkantoren die in kleine gemeenten de vierde plaats als officieel gebouw innemen na de kerk, het gemeentehuis en de school. In Frankrijk heeft men zulks ingezien. Welke politiek zal het departement hieromtrent voeren ?

Antwoord :

Dadelijk na zijn ambtsaanvaarding heeft de Minister de nodige instructies gegeven om de drie grote blokken van de administratieve wijk waarvan de ruwbouw af was, geheel te voltooien en de werken aldus te doen opschieten. Een eerste blok zal binnen enkele maanden en de twee andere in de loop van 1967 in gebruik worden genomen.

De Minister is er zich van bewust dat een bijzondere inspanning moet worden gedaan voor de postkantoren. Daarvoor is op de ontwerp-begroting van 1966 een bedrag uitgetrokken ten belope van 295 miljoen in plaats van 70 miljoen in 1965. De Minister-Staatssecretaris voor P. T. T. zal het programma opmaken van de werken waarvan voorrang moet worden gegeven.

— Krachtens het schoolpakt moet het Fonds der schoolgebouwen naar het Ministerie van Nationale Opvoeding worden overgeheveld. Een lid wenst te weten waarom dat niet is gebeurd en hoe het departement deze zaak ziet ?

Hoeveel bedragen de achterstallige betalingen inzake het Fonds der schoolgebouwen ? De voor die gebouwen bestemde kredieten zijn gemengd met voor andere burgerlijke gebouwen uitgetrokken kredieten en zij ondervinden nadeel van die verwarring.

5) Bassins-réservoirs à Kluizen (2 réservoirs de 5 millions de m³ chacun) ; alimentation en eau à usage domestique et industriel en Flandre orientale — estimation : 25 millions.

c) *Remarque.*

Les infrastructures ci-dessus résolvent des problèmes purement régionaux.

Les problèmes d'ensemble énumérés sous 1), b), nécessiteront la construction de réserves bien plus importantes que celles reprises au projet de plan quinquennal.

Les études relatives à ces grandes réserves sont en cours.

— Un membre pose les questions suivantes :

— Canal de liaison entre le canal Albert et le port d'Anvers. Etant donné la grande importance de ce canal le membre demande qu'une attention toute spéciale soit accordée à son tracé et surtout à son lieu de débouché.

— Canaux de la Campine. Ils sont en très mauvais état, tant en ce qui concerne leur profondeur que leurs digues. Des travaux de dragage et de renforcement des digues sont plus que nécessaires.

Quelles sont les prévisions à cet égard ?

Réponses :

— Canal de by-pass avec le Canal Albert. L'étude de cette question est poursuivie en collaboration avec l'administration du port d'Anvers.

— Les problèmes relatifs aux canaux de la Campine sont connus du Ministre. Il reconnaît que les travaux de dragage et de renforcement des digues sont d'une nécessité urgente.

III. — Bâtiments.

— Un autre membre insiste sur l'achèvement de la Cité Administrative à Bruxelles et sur l'importance des bureaux de postes qui, dans les petites communes, constituent le quatrième bâtiment officiel, après l'église, la maison communale et l'école. Cela a été bien compris en France. Quelle politique le département suivra-t-il en cette matière ?

Réponse :

Dès son arrivée au département, le Ministre a donné les instructions en vue de faire progresser les travaux de la Cité Administrative, par l'achèvement des trois blocs dont le gros œuvre est terminé. Un premier bloc sera mis en service dans quelques mois et les deux autres dans le courant de 1967.

Le Ministre se rend compte qu'un effort particulier doit être fait pour les bureaux de postes. Ceci se traduit par le montant du poste correspondant du projet de budget de 1966, soit 295 millions au lieu de 70 millions en 1965. Le programme de priorité sera établi par le Ministre-Secrétaire d'Etat aux Postes, Télégraphes et Téléphones.

— En vertu du pacte scolaire, le Fonds des Constructions scolaires doit être transféré en Ministère de l'Education nationale. Un commissaire souhaite connaître la raison pour laquelle cette opération n'a pas été effectuée et demande quel est le point de vue du département en la matière.

Quels sont les retards de paiement dans le domaine du Fonds des Constructions scolaires ? Les crédits destinés à ces constructions sont mélangés avec ceux destinés aux autres constructions civiles et pâtiennent de cette confusion.

Antwoorden :

De gestelde vraag vertoont twee aspecten, of liever kan op twee manieren begrepen worden.

1) De voor het Fonds der schoolgebouwen van het Rijk aangewende kredieten worden ieder jaar op de begroting van het Departement van Openbare Werken uitgetrokken; vervolgens worden zij integraal overgeschreven op een bankrekening en ter beschikking van de Minister van Nationale Opvoeding gesteld. Deze moet dan ook beslissen over de aanwending van de kredieten en hij neemt met name alle initiatieven voor de oprichting of de uitbreiding van de scholen, voor het opstellen van de programma's en de werken die voorrang moeten krijgen.

2) Hoewel de gestelde vraag betrekking heeft op een overheveling van diensten die de door de Minister van Nationale Opvoeding genomen beslissingen moeten uitvoeren, zij opgemerkt dat deze laatste bij het vervullen van zijn taak wordt geholpen door een dienst van het Fonds der schoolgebouwen, die uitsluitend van hem afhangt; het Departement van Openbare Werken krijgt gewoonlijk via die dienst kennis van de gerezen problemen. Het moet dus slechts de rol van technisch uitvoeringsorgaan vervullen, waarin is begrepen de bestudering van de plannen en dezer uitvoering. Die maatregelen zijn verantwoord, omdat de in het Departement van Openbare Werken bestaande zeer gespecialiseerde diensten zodanig moeten worden aangewend, dat de belangen van de Staat er het best gediend worden en dat het Fonds profijt kan trekken uit de ervaring van die diensten.

Bovendien vestigt de Minister er de aandacht op dat er in het Departement van Openbare Werken nooit een speciale dienst heeft bestaan die uitsluitend met de schoolgebouwen was belast, en dat dientengevolge het denkbeeld om een dergelijke dienst over te hevelen geen zin heeft: voor de bouw van de schoolgebouwen staan immers de gezamenlijke diensten van het departement in (het Bestuur der Gebouwen, de diensten voor de geschillen, voor de topografie, voor de aanbestedingen, voor de reproducties van plannen, enz.).

Ten slotte worden alle documenten betreffende de betalingen door het Bestuur der Gebouwen opgemaakt en overgezonden aan de bevoegde dienst van het Departement van Nationale Opvoeding, die zorgt voor de vereffening: het gevolg dat aan die stukken wordt gegeven, behoort dus niet tot de bevoegdheid van de Minister van Openbare Werken.

Doorgaans liggen bij het bestuur hopen dossiers welke van het Fonds der schoolgebouwen komen, klaar om op diverse gebieden te worden uitgevoerd. De administratie wordt echter meestal te laat op de hoogte gebracht van de oprichting van nieuwe scholen en zij moet te haastig werken.

— Een lid stelt de vraag of het departement er niet aan denkt het gerechtshof te Turnhout aan te kopen.

De Minister deelt mede dat dit zal onderzocht worden maar dat er weinig hoop daartoe bestaat.

— Een ander lid stelt een vraag in verband met de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting en de aanwending van het Fonds Brunfaut. Hij meent dat er een dispariteit en een groeiende onrechtvaardigheid bestaat.

Er zijn woningen van 2 types: horizontale (woningen voor één gezin) en verticale (appartementengebouwen).

Het Fonds Brunfaut draagt niet bij in bepaalde kosten: derhalve zijn het de huurders die de lasten dragen van de « verticale wegen » (liftkooi, watertoevoer, enz.).

Réponses :

La question posée présente deux aspects, ou encore, peut être comprise de deux façons.

1) Les crédits affectés au Fonds des constructions scolaires de l'Etat sont inscrits tous les ans au budget du Département des Travaux publics; ils sont ensuite intégralement transférés à un compte en Banque et mis à la disposition du Ministre de l'Education nationale. Dès lors, c'est celui-ci qui décide de l'utilisation des crédits, et prend notamment toutes les initiatives quant à la création ou les extensions des écoles, l'établissement des programmes et des ordres de priorité.

2) Si la question posée vise un transfert des services affectés à l'exécution des décisions prises par le Ministre de l'Education nationale, il faut remarquer que celui-ci est aidé dans sa tâche par un service du Fonds des constructions scolaires relevant uniquement de son autorité et c'est généralement par l'intermédiaire de ce service que le Département des Travaux publics est saisi des problèmes à résoudre. Ce dernier n'a donc qu'un rôle d'organe d'exécution technique comportant l'étude des plans et leur réalisation. Ces dispositions se justifient par l'avantage d'utiliser au mieux des intérêts de l'Etat, les services hautement spécialisés existant au Département des Travaux publics et de faire bénéficier le fonds de leur expérience.

Le Ministre signale, en outre, qu'au Département des Travaux publics, il n'a jamais existé de service distinct chargé uniquement des constructions scolaires et que, par conséquent, l'idée du transfert d'un tel service n'a pas d'objet; la réalisation des constructions scolaires est assurée, en effet, par l'ensemble des services du département tels que l'Administration des Bâtiments, les services du contentieux, de topographie, des adjudications, des reproductions de plans, etc.

Enfin, en ce qui concerne les paiements, tous les documents y relatifs sont dressés et transmis par l'Administration des Bâtiments au service compétent du Département de l'Education nationale qui en assure la liquidation; la suite donnée à ces documents n'est donc pas de la compétence du Ministre des Travaux publics.

L'administration a généralement des tas de dossiers émanant du Fonds de constructions scolaires et prêts à être réalisés dans divers domaines. Cependant, elle est généralement renseignée trop tard au sujet de la création d'écoles nouvelles et doit travailler avec précipitation.

— Un membre demande si le département n'envisage pas l'achat du Palais de Justice de Turnhout.

Le Ministre déclare que la question sera examinée mais qu'il ne faut pas nourrir trop d'espoir.

— Un autre membre pose une question concernant la Société Nationale du Logement et l'utilisation du Fonds Brunfaut. Il estime qu'une disparité, une injustice croissante est constatée.

Il existe des constructions de 2 types: horizontales (maisons unifamiliales) et verticales (immeubles à appartements).

Le Fonds Brunfaut n'intervient pas dans certains frais: dès lors ce sont les locataires qui supportent la charge des « voiries verticales » (cages d'ascenseur, adduction d'eau, etc.).

Het lid dringt dus aan op een herziening van de wetgeving met het oog op een betere aanwending van het Fonds Brunfaut.

Antwoord :

De uitvoering van een aantal werken is niet vertraagd door gebrek aan kredieten, maar er is meer samenwerking nodig tussen de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting en het departement.

Er is een nieuw probleem gerezen : dat van de buildings. De Minister deelt niet volledig de mening van het l'd.

Men mag niet concluderen dat de infrastructuurwerken minder kosten voor een building dan voor een gezinswoning.

Het is moeilijk de bepalingen van de wet Brunfaut in de gewenste zin te verruimen.

— Een lid vraagt hoe ver het staat met de werken aan het douanekantoor te Grand-Reng (Frankrijk-België).

Antwoord :

Het voor de bouw van dat kantoor nodige krediet van 460 000 F is uitgetrokken op artikel 72.02-E van de buitengewone begroting voor 1966 en de aanbestedingsdocumenten zijn thans gereed.

Er zijn evenwel twee percelen nodig en tot nu toe is één daarvan onteigend. Het Comité tot aankoop van onroerende goederen werd verzocht om spoed te zetten achter de aankoop van het tweede perceel. Zodra dit perceel aangekocht is, zal de aanbesteding aangekondigd kunnen worden.

IV. — Stedebouw en ruimtelijke ordening.

— Een lid vestigt de aandacht van de Minister op het feit dat het Limburgse drama de omschakelingsproblemen weer aan de orde heeft gebracht.

Het tijdens de Conferentie over de omschakeling der mijnstreken voorgestelde plan gaf duidelijk het « Parkway »-plan weer dat Jemeppe moet verbinden met de streek van Hauts-Sarts te Herstal.

In antwoord op een parlementaire vraag heeft de Minister echter geantwoord dat men het « Parkway »-idee heeft laten varen. Deze industriële weg was bedoeld als verbinding tussen de gebieden waar steenkolenmijnen gesloten zijn of eerlang gaan gesloten worden, zoals dat van Ans-Rocourt. Wat is de definitieve houding van het departement en van de betrokken kringen inzake de omschakeling in de streek van Luik ?

Antwoord :

De nieuwe verbinding, « Parkway » genaamd, maakt deel uit van het algemeen plan van wegenaanleg in de Luikse agglomeratie. De Dienst van Bruggen en Wegen houdt er dus rekening mede bij de opstelling van haar plan. Nochtans wordt het aanleggen van deze nieuwe weg in de programma's van het Bestuur der Wegen niet binnen afzienbare tijd verwacht.

— Een ander lid vraagt naar het bedrag per provincie en per post van de uitgaven voor de infrastructuur (autosnelwegen, waterwegen, industrieparken, gasleidingen) welke van 1966 tot 1970 zullen worden gedaan ?

Antwoord :

Die inlichtingen zullen voorkomen in het ontwerp voor een vijfjarenplan dat thans wordt uitgewerkt.

Aussi, le membre demande-t-il que la législation soit revue, en vue de permettre une nouvelle utilisation du Fonds Brunfaut.

Réponse :

Ce n'est pas un manque de crédits qui a retardé la réalisation d'un certain nombre de travaux mais une plus grande coordination doit être obtenue au préalable entre la Société Nationale du Logement et le département.

Un problème nouveau a surgi : celui des buildings.

Le Ministre ne partage pas entièrement le point de vue exprimé par le membre.

Il ne faut pas conclure que les travaux d'infrastructure coûtent moins cher dans la construction de buildings que dans la construction de logements unifamiliaux.

Il est difficile d'élargir les dispositions de la loi Brunfaut dans le sens souhaité.

— Un membre demande où en sont les travaux de construction du bureau de douanes à Grand-Reng (France-Belgique).

Réponse :

Le crédit de 460 000 F, nécessaire à la construction de ce bureau de Douanes, est prévu à l'article 72.02-E du budget extraordinaire de 1966 et les documents d'adjudication sont actuellement terminés.

Toutefois, deux parcelles de terrain sont nécessaires et une seule a été expropriée jusqu'à présent. Le Comité d'Acquisition d'Immeubles a été prié d'activer l'achat de la seconde parcelle. Dès que celle-ci aura été acquise, l'adjudication pourra être annoncée.

IV. — Urbanisme et aménagement du territoire

— Un commissaire attire l'attention du Ministre sur le fait que le drame du Limbourg a fait resurgir les problèmes de reconversion.

Le plan présenté lors de la Conférence sur la reconversion des régions minières indiquait clairement le projet de « Parkway » qui doit relier Jemeppe à la région des Hauts-Sarts à Herstal.

Or, en réponse à une question parlementaire, le Ministre a signalé que l'idée du « Parkway » a été abandonnée. Cette route industrielle devait relier entre eux les sites des charbonnages fermés ou en voie de fermeture, tel celui d'Ans-Rocourt. Quelle est la position définitive du département et des milieux intéressés à la reconversion liégeoise ?

Réponse :

La liaison nouvelle appelée « Parkway » est inscrite dans le plan général d'aménagement de la voirie de l'agglomération liégeoise. Par conséquent, le Service des Ponts et Chaussées en tient compte dans son projet. Toutefois, la réalisation de cette route nouvelle n'est pas prévue à bref délai dans les programmes de l'Administration des Routes.

— Un autre commissaire demande quel est le montant par province et par poste des dépenses d'infrastructure (autoroutes, voies hydrauliques, parcs industriels, gazoducs) à réaliser de 1966 à 1970.

Réponse :

Ces renseignements figureront au projet de plan quinquennal qui est élaboré actuellement.

In verband hiermede verklaart de Minister :

Het Bureau voor economische programmatie werd er door het Ministercomité voor economische en sociale coördinatie mee belast een tweede economisch programma uit te werken voor de periode 1966-1970.

Het vraagstuk van de binnen de eerstvolgende vijf jaren te verrichten investeringen voor werken van infrastructuur dient door het Bureau voor economische programmatie bestudeerd te worden; het ware thans voorbarig cijfers voorop te stellen betreffende de uitgaven voor werken die binnen de eerstvolgende vijf jaren in de verschillende provincies moeten gedaan worden.

De uitgaven voor infrastructuur waarin voorzien is in het begrotingsontwerp voor 1966, zijn gegroepeerd per waterloop en niet per provincie. Daaruit volgt dat verscheidene kredieten, die voor welbepaalde waterlopen aangevraagd werden, besteed moeten worden voor werken die gespreid zijn over het grondgebied van verschillende provincies. Zulks geldt met name voor de kredieten voor de normalisatie van de Boven-Schelde, die bestemd zijn voor de werken die moeten verricht worden tussen Spiere en Kerkhove, d.i. op dat deel van de Schelde dat, op sommige plaatsen, de grens vormt tussen twee provincies en, op andere plaatsen, van het grondgebied van de ene provincie op dat van de andere loopt. Dit is eveneens het geval met de kredieten die aangevraagd werden voor de modernisering van het kanaal van Charleroi naar Brussel en die bestemd zijn voor werken die zowel op het grondgebied van Henegouwen als van Brabant gelegen zijn.

Om het bedrag voor de in elke provincie te ondernemen werken afzonderlijk te kunnen bepalen, zou men, voor verscheidene werken de lasten moeten verdelen volgens het belang van de werken op het grondgebied van de ene of de andere provincie. Die nieuwe verdeling van de uitgaven brengt werkzaamheden met zich mee waarvoor enige tijd vereist is. Het is dan ook niet mogelijk onmiddellijk de cijfers mede te delen die het lid wenst te kennen.

Onder dit voorbehoud bedragen de in de begroting voor 1966 opgenomen uitgaven voor infrastructuur, per provincie :

(In duizenden frank.)

A ce sujet, le Ministre déclare :

Le Bureau de programmation économique a été chargé par le Comité Ministériel pour la coordination économique et sociale d'élaborer un deuxième programme économique pour la période 1966-1970.

Le problème des investissements à effectuer dans les cinq années à venir pour les travaux d'infrastructure doit être étudié par le Bureau de programmation; pour le moment, il serait prématuré d'avancer des chiffres quant aux dépenses à prévoir pour des travaux à exécuter pendant les cinq prochaines années dans les différentes provinces.

Les dépenses d'infrastructure prévues au projet de budget de 1966 sont groupées par cours d'eau et non par provinces. Il en résulte que plusieurs des crédits sollicités pour des cours d'eau déterminés doivent être affectés à des travaux qui s'étendent sur le territoire de différentes provinces. Il en est ainsi notamment des crédits pour la normalisation du Haut-Escaut destinés aux travaux à effectuer entre Espierres et Kerkhove, c'est-à-dire sur cette partie de l'Escaut qui, à certains endroits, constitue la limite entre deux provinces et, à d'autres endroits, passe du territoire d'une province à celui d'une autre. Il en est de même des crédits sollicités pour la modernisation du canal de Charleroi à Bruxelles qui sont destinés à des entreprises s'étendant aussi bien sur le territoire du Hainaut que sur celui du Brabant.

Pour pouvoir établir séparément les montants des travaux à entreprendre dans chaque province, il y aurait lieu de procéder, pour plusieurs chantiers, à une répartition des charges selon l'importance des travaux sur territoire de l'une ou de l'autre des provinces. Cette nouvelle répartition des dépenses implique un travail qui nécessite un certain temps. Il n'est, dès lors, pas possible de fournir immédiatement les chiffres que le membre désire connaître.

Sous réserve de cette remarque, les dépenses d'infrastructure prévues au budget de 1966 se chiffrent, par province, aux montants suivants :

(En milliers de francs.)

	Stromen — Cours d'eau	Kust-zeehavens en toegangswegen — Côte-ports maritimes et voies d'accès	Stuwmeren — Barrages- réservoirs	Zelfstandige havens — Ports autonomes	
Brabant	90 000	—	—	—	Brabant.
Antwerpen	28 000	215 000	—	866 000	Anvers.
Limburg	10 000	—	—	—	Limbourg.
Luik	17 000	—	20 000	17 000	Liège.
Henegouwen	374 000	—	—	—	Hainaut.
Namen	110 000	—	—	—	Namur.
Luxemburg	—	—	—	—	Luxembourg.
Oost-Vlaanderen	430 000	270 000	—	80 000	Flandre Orientale.
West-Vlaanderen	145 000	224 000	—	—	Flandre Occidentale.

— Een lid wijst erop dat de gemeenten die werken van openbaar nut wensen aan te vatten, inzonderheid het leggen van riolen, machteloos staan tegenover de traagheid waarmee de principiële en daarna de definitieve toestemming wordt verleend. Die vertraging is zo aanzienlijk dat sommige aannemers weigeren de werken uit te voeren tegen prijzen die zij 6 maanden of zelfs één jaar vóór de machtiging in hun inschrijving hadden opgegeven. Wat zijn de plannen van de Minister om aan die toestand een einde te maken?

Antwoord :

Het lid beoogt vermoedelijk sommige bijzondere gevallen waarover nadere gegevens zouden moeten verstrekt worden alvorens met kennis van zaken te kunnen antwoorden.

Als algemene opmerking geldt echter dat de wanverhouding tussen enerzijds het bedrag van de door het Parlement gestemde kredieten voor het subsidiëren van de werken der ondergeschikte besturen en anderzijds de omvang van de subsidie-aanvragen het niet mogelijk maakt aan deze aanvragen binnen een korte termijn te voldoen.

Voor het verlenen van een principiële belofte van toelagen wordt voorrang gegeven aan de werken waarvan de dringende noodzakelijkheid is vastgesteld.

Het verlenen van de vaste toezegging van subsidies gebeurt in de kortst mogelijke termijn na ontvangst van het toewijzingsdossier.

De in de jongste tijd geconstateerde vertraging is het gevolg eensdeels, van het feit dat de toewijzingen vaak aanleiding hebben gegeven tot offertes waarbij de dure prijzen een meer gedetailleerde studie noodzakelijk maakten en anderdeels, van de toepassing der maatregelen tot afremming die in 1964 door de Regering zijn genomen (spreiding van de kredieten, blokkeren van de dossiers in verscheidene stadia van de procedure).

Ingevolge de huidige evolutie van de conjunctuur kan een versoepeling van die maatregelen en bijgevolg een versnelde aanvang van de werken worden overwogen.

Ten slotte zij genoteerd dat de toelagen door de Staat vrijgevig worden toegekend en dat de gemeenten, met name voor het leggen van riolen, een taksreglement kunnen toepassen om de uitgave geheel of gedeeltelijk te recupereren.

— Een ander lid stelt de vraag of de interpretatie van artikel 51 van de wet van 29 maart 1962 als definitief geldt in verband met de afwijkingen welke kunnen toegestaan worden wanneer de plannen van aanleg worden herzien.

Hij haalt het voorbeeld van zijn stad aan, dat lang niet het enige geval is en waarin een vreselijke verlamming tot stand zou kunnen komen, want zij is genoodzaakt bijna al haar plannen van aanleg te herzien.

Deze verplichting is niet te wijten aan een bevlieging : daar de stad al in 1945 een der eerste was om algemene en bijzondere plannen van aanleg op te stellen, is het lokale bestuur ertoe genoopt perspectieven te herzien die noodzakelijkerwijze verouderd zijn.

Inzonderheid in verband met de — voor Wallonië uitzonderlijke — adembenemende expansie van deze oude stad in de laatste jaren, rijzen problemen die voortaan niet meer zouden kunnen opgelost worden bij grote vertraging of verbodsbepalingen voor lange duur.

Antwoord :

Ongeacht of een plan van aanleg al dan niet herzien wordt, kan de Minister of zijn gemachtigde een afwijking van een door de Koning goedgekeurd plan toestaan voor de in artikel 51 van de wet van 29 maart 1962 vermelde punten.

— Un membre souligne que les communes qui désirent entreprendre des travaux d'utilité publique et, particulièrement, des travaux d'installation d'égouts, sont paralysées par la lenteur mise à accorder l'accord de principe et ensuite l'accord définitif. Ce retard est tellement important que certains adjudicataires refusent d'exécuter encore le travail aux conditions qu'ils avaient soumissionnées six mois, si pas un an, avant que l'autorisation ne soit accordée. Que compte faire le Ministre pour mettre fin à une telle situation ?

Réponse :

L'honorable membre semble viser certains cas particuliers, qui devraient être précisés pour pouvoir répondre en connaissance de cause.

Cependant, d'une manière générale il y a lieu de noter que la disproportion entre le montant des crédits votés par le Parlement pour subventionner les travaux des pouvoirs publics subordonnés et le volume des demandes de subsides ne permet pas de réserver une suite dans un délai limité à ces dernières.

Toutefois, une priorité est accordée, en ce qui concerne l'octroi de la promesse de principe du subside pour les travaux dont la grande urgence est établie.

Quant à la promesse ferme du subside, elle est octroyée dans les plus courts délais possibles dès la réception du dossier de l'adjudication.

Les retards constatés ces derniers temps résultent, d'une part, du fait que les adjudications ont souvent donné lieu à des offres dont les prix élevés ont nécessité une étude plus détaillée et, d'autre part, à l'application des mesures de freinage décidées par le Gouvernement en 1964 (étalement des crédits, blocage de dossiers à différents stades).

L'évolution actuelle de la conjoncture permet d'envisager un assouplissement de ces mesures et, par voie de conséquence, une accélération de la mise en chantier des travaux.

Enfin, l'on peut signaler que l'octroi des subsides constitue une libéralité de la part de l'État et qu'il est possible aux communes, notamment en ce qui concerne la pose d'égouts, de faire application d'un règlement-taxi en vue de récupérer tout ou partie de la dépense.

— Un autre commissaire pose la question de savoir si l'interprétation de l'article 51 de la loi du 29 mars 1962, en ce qui concerne les dérogations qu'il est permis de décréter, lorsque des plans d'aménagement sont en voie de révision, est définitive.

Il cite le cas de sa ville qui est loin d'être unique et dans laquelle une redoutable paralysie pourrait résulter notamment de l'obligation où elle se trouve de revoir pratiquement tous ses plans particuliers.

Cette obligation ne résulte pas d'une fantaisie mais, ayant été parmi les premières, dès 1945, à établir des plans généraux et des plans particuliers, l'administration locale se voit contrainte de remanier des perspectives qui ne peuvent qu'avoir vieilli.

Particulièrement, l'expansion assez foudroyante en ces dernières années — exceptionnelle en Wallonie — d'une vieille ville pose des problèmes que de longs retards ou de longs interdicts empêcheraient de résoudre dorénavant.

Réponse :

Qu'un plan d'aménagement soit en cours de révision ou non, une dérogation au plan approuvé par le Roi peut être accordée par le Ministre ou son délégué en ce qui concerne les matières reprises dans l'article 51 de la loi du 29 mars 1962.

Volgens de wettekst kunnen slechts afwijkingen worden toegestaan voor de afmetingen en de plaats van de gebouwen, alsmede de keuze van de te verwerken materialen, met dien verstande dat ter zake een ruime interpretatie aangeprezen wordt.

Het onderzoek van het door het schepencollege gedane voorstel tot afwijking kan dus geenszins beïnvloed worden door het feit dat een aanvraag om herziening van het plan al dan niet is ingediend.

Een dergelijke aanvraag zal trouwens slechts verantwoord zijn indien het onmogelijk is om door middel van een afwijking tot het gewenste resultaat te komen.

De Minister zal de bijzondere gevallen onderzoeken die hem ter kennis worden gebracht en waaruit blijkt dat een aanvraag om afwijking geweigerd werd uitsluitend op grond van het feit dat de herziening van het bijzonder plan niet aan de gang was.

Aan het Bestuur zullen de nodige richtlijnen worden verstrekt opdat bij het onderzoek van de betwiste gevallen blijk zou gegeven worden van veel begrip.

V. — Diversen.

— Een lid stelt volgende vraag :

De Minister heeft erop gewezen dat hij om de achterstand inzake onderhoud van de rijkswegen in te lopen, gedwongen is zijn toevlucht te nemen tot de buitengewone begroting. Daarom vraagt een lid of die redelijke oplossing niet mag worden overgenomen door de gemeenten die thans dezelfde achterstand hebben opgelopen en die te kampen hebben met dezelfde moeilijkheden op het stuk van « gewone financiering ».

Op dit ogenblik worden immers de subsidies aan de gemeentebesturen vooral geweigerd, zodra het gaat om een zelfs fundamentele onderhoudsmaatregel die betrekking heeft op bestaande en vooral landelijke wegen.

Het is dan ook met de grootste moeite dat een lening voor de vernieuwing van de wegen, welke uiteraard schade hebben geleden ingevolge de onvoldoende normale geldmiddelen, kan worden verkregen.

Bijgevolg vraagt het lid of de Minister voor de gemeentebesturen datgene kan aanvaarden, wat de Staat wijselijk voor zijn eigen wegennet overweegt te doen.

Antwoord :

1) Krachtens het koninklijk besluit van 1 februari 1960 kan voor het onderhoud van de provinciale wegen en van bepaalde bijwegen met druk verkeer een subsidie van 35 % worden uitgekeerd.

Sedert meer dan 10 jaar is in het artikel van de buitengewone begroting bepaald dat die subsidies op de buitengewone begroting worden uitgetrokken; op de gewone begroting komt in dat verband geen enkel krediet voor.

Met name voorziet artikel 10 van het begrotingsontwerp in de uittrekking van die subsidies, alsmede van die welke betrekking hebben op de financiële bijdragen van de Staat in de kosten van de werken voor de verbetering van de provinciale en gemeentelijke wegen.

Het betreft hier door het Gemeentekrediet van België gefinancierde subsidies.

2) In de praktijk is het zo dat — zonder afbreuk te doen aan het belang van een geregeld onderhoud van de wegen — sedert 1953 geen subsidies meer zijn toegekend voor de onderhoudswerken, zulks ingevolge de ontoereikende kredieten welke op de begroting waren uitgetrokken; deze maken het zelfs niet mogelijk om binnen een redelijke termijn gevolg te geven aan talrijke aanvragen voor een

Le texte de la loi limite le pouvoir de dérogation aux dimensions des bâtiments, à leur implantation et au choix des matériaux à employer, étant entendu qu'en la matière l'interprétation large est recommandable.

L'examen de la proposition de dérogation émanant du collège échevinal ne peut donc nullement être influencée par le fait qu'une demande de revision du plan a été ou non introduite.

D'ailleurs, une telle demande ne se justifiera que s'il est impossible d'arriver au résultat désiré par la voie d'une dérogation.

Le Ministre examinera les cas particuliers qui lui seront signalés, illustrant qu'une demande de dérogation aurait été refusée pour le seul motif que le plan particulier n'était pas en cours de revision.

Les directives nécessaires seront données à l'administration pour que les cas litigieux soient examinés dans un esprit compréhensif.

V. — Divers.

— Un membre pose la question suivante :

Le Ministre ayant signalé qu'il est obligé de recourir au budget extraordinaire pour combler les retards dans l'entretien de la voirie d'Etat, un membre pose la question de savoir si l'exemple de ce sage raisonnement ne pourra être suivi par les communes qui se trouvent actuellement devant les mêmes retards et devant les mêmes impossibilités de « financement ordinaire ».

En effet, à l'heure actuelle, les subsides sont principalement refusés aux administrations communales dès qu'il s'agit d'un entretien, même fondamental, de voiries existantes et particulièrement rurales.

Aussi, l'emprunt de rénovation de voiries, forcément complètement dégradées par l'insuffisance des ressources normales, est des plus pénible à obtenir.

Dès lors, le membre demande si le Ministre peut accepter la perspective d'admettre pour les administrations subordonnées ce que l'Etat envisage sagement de faire pour son propre patrimoine routier.

Réponse :

1) L'arrêté royal du 1^{er} février 1960 autorise l'octroi d'un subside de 35 % pour l'entretien des routes provinciales et de certains chemins vicinaux de grande communication.

Depuis plus de 10 ans, le libellé de l'article du budget extraordinaire prévoit l'imputation de ces subsides au budget extraordinaire; aucun crédit ne figure au budget ordinaire.

L'imputation de ces subsides est notamment prévue par l'article 10 du projet de loi budgétaire, tout comme celles relatives aux interventions financières de l'Etat dans le coût des travaux d'amélioration de la voirie provinciale et communale.

Il s'agit des subsides financés par le Crédit Communal de Belgique.

2) En pratique, tout en constatant l'importance que présente l'entretien régulier de la voirie, il n'a plus été alloué de subsides pour les travaux d'entretien depuis 1953 et ce par suite de l'insuffisance des crédits inscrits au budget; ceux-ci ne permettent même pas de donner suite dans un délai raisonnable aux nombreuses demandes d'intervention financière pour l'exécution de travaux d'investissement nou-

financiële bijdrage in de kosten van de uitvoering van nieuwe investeringswerken (aanleggen en verbeteren van wegen, gemeentelijke gebouwen, riolen, enz...).

3) Het koninklijk besluit van 1 februari 1960 voorziet niet in de subsidiëring van de gewone bijwegen en met name van de plattelandswegen. Indien men zulks zou doen, zou een zeer groot krediet nodig zijn, aangezien de lengte van al die wegen ruimschoots 50 000 km overtreft. Een dergelijke oplossing is dus uitgesloten. Het Departement van Landbouw kent niettemin subsidies toe voor de werken aan landbouwwegen.

— Een ander lid dringt erop aan dat het Bestuur van Openbare Werken beter wordt uitgerust om zijn taak te vervullen.

De Minister antwoordt dat maatregelen worden overwogen om de carrière bij het Bestuur aantrekkelijker te maken voor technici en in het bijzonder voor ingenieurs. Ook is een reorganisatie in studie genomen, teneinde het werk te vereenvoudigen en de taken en verantwoordelijkheden beter te verdelen.

— Een lid heeft de volgende problemen ter sprake gebracht :

— de afschaffing van de overweg te Couillet-Montignies;

— de bouw van de nieuwe gevangenis te Charleroi : wanneer worden de werken aangevat ?

— het probleem van de vervoerondernemers die er niet in slagen hun materieel af te schrijven;

— de opruiming van een steenberg te Montignies brengt de plaatselijke weg in een erbarmelijke toestand. Zal deze weg worden hersteld zodra het werk geëindigd is ?

Antwoorden :

In verband met de overweg te Couillet werd de aanbesteding van de werken in december 1965 georganiseerd. Eerlang zal aan de ondernemer bevel worden gegeven om met de werken aan te vangen. De werken zullen in 1968 voltooid zijn.

Een bijkrediet voor de toegangen zal in 1967 worden uitgetrokken.

De kredieten voor het bouwen van de nieuwe gevangenis te Charleroi zijn wegens budgettaire bezuinigingen niet uitgetrokken.

Wat de vervoerondernemers betreft, dezen worstelen met het probleem van een te omvangrijke uitrusting. Sommige kleine transportondernemingen werken beneden de kostprijs en kunnen niet meer voorzien in de vervanging van hun materieel.

— Een lid verzoekt de Minister om te trachten de termijn in te korten welke aan de door de Staat gesubsidieerde werken is gesteld. Die termijn is met maanden en zelfs met jaren verlengd, wat een verhoging van de kosten der werken ten gevolge heeft. De Minister antwoordt dat de gemeente de datum van het in aanbesteding geven en de uitslag ervan moet mededelen.

Wat de verhoging van de kosten der volkswoningen en van de toegekende normen betreft, wordt de stijging van de prijs der gronden gecompenseerd door het steeds groeiende aantal woningen.

veaux (création et amélioration de voirie, bâtiments communaux, égouts, etc.).

3) L'arrêté royal du 1^{er} février 1960 ne prévoit pas la subvention de la voirie vicinale ordinaire et, notamment, de la voirie « rurale ». S'engager dans cette voie nécessiterait un crédit très important, compte tenu de la longueur de cette voirie qui dépasse largement les 50 000 km. Une telle solution est donc exclue. Le Département de l'Agriculture accorde cependant des subsides pour des travaux de voirie « rurale » (landbouwwegen).

— Un autre membre insiste pour que l'Administration des Travaux publics soit mieux équipée pour remplir sa mission.

Le Ministre répond que des mesures sont envisagées en vue d'augmenter, pour les techniciens et spécialement pour les ingénieurs, l'attrait d'une carrière à l'administration. Une réorganisation est également à l'étude. Elle permettra de simplifier le travail et de mieux répartir les tâches et les responsabilités.

— Un membre a soulevé les problèmes suivants :

— la suppression du passage à niveau de Couillet-Montignies;

— la construction de la nouvelle prison de Charleroi : quand les travaux seront-ils commencés ?

— le problème de transporteurs ne pouvant pas faire face aux frais d'amortissement de leur matériel;

— l'enlèvement d'un terril à Montignies met la voirie locale en piteux état. Peut-on espérer qu'elle sera réparée dès la fin du travail ?

Réponses :

Au sujet du passage à niveau de Couillet, l'adjudication des travaux a été faite en décembre 1965. L'ordre de commencer les travaux sera donné prochainement à l'entrepreneur. L'achèvement complet des travaux aura lieu en 1968.

Un crédit complémentaire pour les accès sera prévu en 1967.

Les crédits relatifs à la construction de la nouvelle prison de Charleroi n'ont pas été inscrits par suite des compressions budgétaires.

En ce qui concerne les transporteurs, il s'agit d'un problème de suréquipement. Certains petits transporteurs travaillent en dessous du prix de revient et ne peuvent plus faire face au remplacement de leur matériel.

— A un membre qui lui demande d'essayer de réduire le délai imposé aux travaux subventionnés par l'Etat qui se solde par des mois et même des années de retard entraînant une augmentation du coût des travaux, le Ministre répond que la commune doit renseigner la date de mise en adjudication et donner le résultat de celle-ci.

En ce qui concerne l'augmentation du coût des logements sociaux et des gabarits accordés, l'étalement du prix des terrains est compensé par l'accroissement du nombre des immeubles.

DERDE DEEL.

Bespreking van de artikelen en stemmingen.

De artikelen 1 tot en met 12 worden zonder opmerking aangenomen.

Voor de eindstemming verklaart een lid akkoord te gaan met het beleid van de Minister, maar dat de stemming over de begroting een politieke daad is. Om hiermede logisch te zijn verklaart het lid dat de socialistische fractie een negatieve stemming zal uitbrengen.

De begroting wordt aangenomen met 11 tegen 4 stemmen.

De Verslaggever,

O. DE MEY.

De Voorzitter,

A. DEQUAE.

TROISIEME PARTIE.

Discussion des articles et votes.

Les articles 1 à 12 inclus sont adoptés sans observations.

Avant qu'il soit procédé au vote final, un membre déclare se rallier à la politique du Ministre, mais rappelle que le vote du budget constitue un acte politique. En toute logique, ajoute-t-il, le groupe socialiste émettra un vote négatif.

Le budget est adopté par 11 voix contre 4.

Le Rapporteur,

O. DE MEY.

Le Président,

A. DEQUAE.

BIJLAGE.

MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN
Bestuur van de Stedebouw
en van de Ruimtelijke Ordening

B. W. 31-7.

Brussel, de 9 februari 1966
Wetstraat 155

Aan de heren Provinciegouverneurs,

OMZENDBRIEF N° 1069.

Gesubsidieerde werken. — Aanbesteding.

Ik heb de eer Ued. ter kennis te brengen dat ik beslist heb dat voortaan voor de werken uit te voeren door de provinciale, lokale en daarmee gelijkgestelde besturen, waarvoor een toelage door mijn Departement wordt verleend, de aanbesteding niet mag uitgeschreven worden vooraleer het opdrachtgevend bestuur over alle voor de uitvoering der werken nodige gronden zal beschikken.

Ook zal door de opdrachtgever de datum van de opening der inschrijvingen aan mijn Departement worden medegedeeld zodra deze datum werd vastgesteld. Hierbij zal een verklaring van het betrokken bestuur worden gevoegd dat het over bedoelde gronden beschikt.

Overigens, en dit met het oog op het bespoedigen van de toekenning van de vaste belofte van staatssteun — toekenning die zal kunnen geschieden op zicht van het volledig aanbestedingsdossier — zal voortaan door het betrokken opdrachtgevend bestuur, en dit uiterlijk 48 uur na de opening van de inschrijvingen een voor eensluidend verklaard afschrift van het proces-verbaal van de opening der inschrijvingen rechtstreeks aan mijn Departement — Bestuur van de Stedebouw en van de Ruimtelijke Ordening — worden overgemaakt.

Dit geldt ook voor het geval dat geen enkele inschrijving werd ingediend.

Ten slotte dring ik erop aan dat de basisbescheiden die, overeenkomstig het ministerieel rondschrijven n° 1055 dd. 1 oktober 1956 in tweevoud bij de aanbestedingsbundel moeten gevoegd zijn, steeds en onder twee afzonderlijke banden bij deze bundel zouden gehecht zijn. Op deze banden zal door de opdrachtgever een vermelding worden aangebracht: «Bescheiden bestemd voor het Departement van Openbare Werken».

Het gebeurt nog te dikwijls dat het dossier, wat dit betreft, onvolledig is, hetgeen niet anders dan vertraging in de afhandeling ervan kan voor gevolg hebben.

Ik verzoek Ued., Mijnheer de Gouverneur, deze onderrichtingen langs het Bestuursmemoriaal van uw provincie ter kennis te willen brengen van de betrokken besturen.

De Minister,

J. DE SAEGER.

ANNEXE.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
Administration de l'Urbanisme
et de l'Aménagement du Territoire

B. W. 31-7.

Bruxelles, le 9 février 1966
155, rue de la Loi

A Messieurs les Gouverneurs de province,

CIRCULAIRE N° 1069.

Travaux subsidiés. — Adjudication.

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que j'ai décidé que dorénavant il ne pourra être procédé à l'adjudication des travaux à exécuter par les administrations provinciales et locales ou par les pouvoirs assimilés et pour lesquels un subside est alloué par mon Département, que pour autant que le maître de l'ouvrage dispose de tous les terrains nécessaires à cette exécution.

Le maître de l'ouvrage portera à la connaissance de mon Département la date d'ouverture des soumissions, dès que celle-ci aura été fixée. Il y joindra une déclaration attestant qu'il dispose des terrains susvisés.

Par ailleurs, — et ce dans le but d'accélérer l'octroi de la promesse ferme de subsides — promesse qui pourra être allouée sur le vu du dossier d'adjudication — le maître de l'ouvrage transmettra dorénavant, endéans les 48 heures, une copie certifiée conforme du procès-verbal d'ouverture des soumissions.

Ce document sera adressé directement à l'Administration Centrale de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire de mon Département.

Cette formalité sera accomplie même lorsqu'aucune soumission n'aura été déposée.

Enfin, j'insiste pour que les documents de base qui, conformément à la circulaire ministérielle n° 1055 du 1^{er} octobre 1956 doivent être annexés en deux exemplaires au dossier d'adjudication le soient toujours sous deux bandes distinctes portant la mention «Documents destinés au Ministère des Travaux Publics».

Il arrive encore trop souvent que, sur ce point, le dossier d'adjudication soit incomplet, ce qui ne peut que retarder la décision à intervenir.

Je vous prie, Monsieur le Gouverneur, de vouloir porter ces instructions à la connaissance des administrations intéressées par la voie du Memorial Administratif de votre province.

Le Ministre,

J. DE SAEGER.