

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1964-1965.

18 FEBRUARI 1965.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1965.

VERSLAG

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

INHOUD.

	blz.
<i>Algemene bespreking</i> :	2
A. Wegen :	3
a) Autosnelwegen	3
b) Gewone wegen	5
c) Stadsweegen	8
B. Waterwegen :	9
a) Infrastructuur der zeehavens	9
b) Bevaarbare waterwegen	12
c) Waterprobleem en overstromingen	15
C. Gebouwen :	18
D. Stedebouw en ruimtelijke ordening :	18
E. Personeelspolitiek :	24
F. Verhoudingen tussen verschillende kredieten :	25
<i>Artikelsgewijze bespreking</i> :	28
Titel I : Gewone uitgaven	28
Titel II : Buitengewone uitgaven	31
Titel III : Instellingen van openbaar nut (Wegenfonds)	49

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

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

R. A 6755.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5-XVI (Zitting 1964-1965) : Ontwerp van wet.
91 (Zitting 1964-1965) : Amendement.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1964-1965.

18 FEVRIER 1965.

Projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1965.

RAPPORT

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

TABLE DES MATIÈRES.

	page
<i>Discussion générale</i> :	2
A. Routes :	3
a) Autoroutes	3
b) Routes ordinaires	5
c) Routes urbaines	8
B. Voies hydrauliques :	9
a) Infrastructure des ports de mer	9
b) Voies navigables	12
c) Problème de l'eau et inondations	15
C. Bâtiments :	18
D. Urbanisme et aménagement du territoire :	18
E. Politique du personnel :	24
F. Proportions entre divers crédits :	25
<i>Discussion des articles</i> :	28
Titre I : Dépenses ordinaires	28
Titre II : Dépenses extraordinaires	31
Titre III : Organismes d'intérêt public (Fonds des Routes)	49

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

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

R. A 6755.

Voir :

Documents du Sénat :

5-XVI (Session de 1964-1965) : Projet de loi.
91 (Session de 1964-1965) : Amendement.

DAMES EN HEREN,

Voor de aan het dienstjaar 1965 verbonden en in de titel I van de tabellen en in het amendement opgesomde gewone uitgaven betreffende het Ministerie van Openbare Werken, worden kredieten geopend die de som van 3.112.948.000 frank belopen (tegenover 2.846.393.000 frank in het begrotingsontwerp van 1964).

Vastleggingskredieten worden in de buitengewone begroting geopend ten bedrage van 6.638.000.000 fr. (8.036.500.000 frank in het begrotingsontwerp 1964 en 11.136.792.143 frank in de gewijzigde cijfers voor 1964, dus ongeveer 3,1 miljard verhoging tijdens het jaar 1964 : dit verschil is te wijten aan de overdrachten naar 1964). Op 22 december 1964 bedroegen de niet-aangewende kredieten 4.650.806.948 frank, zodat het totaal der vastleggingsmogelijkheden in 1965 wellicht de gewijzigde cijfers voor 1964 zal overtreffen.

Betalingskredieten voortspruitend uit verplichtingen aangegaan in uitvoering van de verleende machtigingen worden geopend ten belope van 8.531.750.000 frank onderverdeeld overeenkomstig de titel II van de tabellen.

Daarenboven wordt voorgesteld, de Minister van Openbare Werken ertoe te machtigen namens de Staat de verbintenis aan te gaan tot het betalen op de vervaldag, aan de gewestelijke en lokale openbare besturen, van de intrest en de aflossing binnen een termijn van ten hoogste dertig jaar, van leningen door het Gemeentekrediet van België voor een totaal van ten hoogste 1.100.000.000 frank.

De begroting voor het dienstjaar 1965 van het Wegenfonds bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor 5.500.000.000 frank.

Uw Commissie voor de Openbare Werken heeft bovengenoemde kredieten aan een tamelijk breedvoerig onderzoek onderworpen. De principiële punten van dit onderzoek zullen samengevat worden in de algemene bespreking, terwijl de artikelsgewijze bespreking meer details geeft over de kredieten van 1965. Nu reeds zij vermeld dat de bespreking in Uw Commissie ten eerste beïnvloed werd door het feit dat op 11.136.792.143 frank vastleggingsmogelijkheden in het raam der buitengewone begroting van 1964, d.d. 22 december 1964 een bedrag van 4.650.806.948 frank nog niet vastgelegd was (wegens de anti-inflationaire politiek was het niet-aangewende percentage der kredieten hoger dan het vorige jaar) en dat op 5.880.125.000 frank vastleggingsmogelijkheden in het raam van het wegenfonds d.d. 22 december 1964 een bedrag van 826.146.300 frank nog niet vastgelegd was (zie in dit verband de rubriek « gewone wegen » in de algemene bespreking en artikel 533.01 der artikelsgewijze bespreking).

ALGEMENE BESPREKING.

In de algemene bespreking zullen achtereenvolgens behandeld worden :

— de wegen : een kort overzicht wordt gegeven in verband met de problematiek der autosnelwegen, voor

MESDAMES, MESSIEURS,

Il est ouvert pour les dépenses ordinaires de l'exercice 1965 afférentes au Ministère des Travaux publics et énumérées au Titre I des tableaux ainsi que dans l'amendement du Gouvernement, des crédits s'élevant à la somme de 3.112.948.000 francs (contre 2.846.393.000 francs au projet de budget pour 1964).

Des crédits d'engagement sont ouverts au budget extraordinaire pour un montant de 6.638.000.000 de francs (8.036.500.000 francs au projet de budget pour 1964 et 11.136.792.143 francs d'après les chiffres modifiés pour 1964, ce qui représente une augmentation de quelque 3,1 milliards au cours de l'année 1964 : cette différence est due aux transferts effectués à l'exercice 1964). Au 22 décembre 1964, les crédits non utilisés s'élevaient à 4.650.806.948 francs, de sorte que le total des autorisations d'engagement en 1965 dépassera peut-être les chiffres modifiés de 1964.

Des crédits de paiement résultant des obligations contractées en exécution des autorisations accordées sont ouverts jusqu'à concurrence de 8.531.750.000 francs, répartis conformément au titre II des tableaux.

En outre, le projet propose d'autoriser le Ministre des Travaux publics à prendre au nom de l'Etat l'engagement de payer, à l'échéance, aux pouvoirs publics régionaux et locaux, l'intérêt et l'amortissement, dans un délai maximum de trente ans, des prêts accordés par le Crédit communal de Belgique jusqu'à concurrence de 1.100.000.000 de francs.

Le budget du Fonds des Routes pour l'exercice 1965 comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 5.500.000.000 de francs.

Votre Commission des Travaux publics a soumis lesdits crédits à un examen approfondi. Les questions de principe abordées au cours de cet examen seront analysées dans la partie du présent rapport qui est consacrée à la discussion générale, tandis que la discussion des articles nous donnera l'occasion de fournir de plus amples détails concernant les crédits pour 1965. Disons dès à présent que les débats de votre Commission ont été influencés au plus haut point par le fait que, des 11.136.792.143 francs d'autorisations d'engagement accordées dans le cadre du budget extraordinaire pour 1964, un montant de 4.650.806.948 francs n'avait pas encore été engagé à la date du 22 décembre 1964 (en raison de la politique anti-inflationnaire suivie, le pourcentage non utilisé des crédits a été plus important que l'année précédente) et que, des 5.880.125.000 francs d'autorisations d'engagement prévus dans le cadre du Fonds des Routes, un montant de 826.146.300 francs n'avait pas encore été engagé au 22 décembre 1964 (voir à ce sujet la rubrique « Routes ordinaires » dans la discussion générale et l'article 533.01.II dans la discussion des articles).

DISCUSSION GENERALE.

La discussion générale a permis d'examiner successivement les points suivants :

— les routes : nous donnerons un bref aperçu des problèmes relatifs aux autoroutes, tandis que, pour les

de gewone wegen wordt een nadere toelichting verstrekt nopens het verleden jaar ingetrokken amendement (zie ook Gedrukt Stuk van de Senaat, zitting 1963-1964, n° 178) en er wordt herinnerd aan de problematiek in verband met de infrastructuur voor het stedelijk verkeer;

— de waterwegen : wegens de evolutie in de tonnenmaat der zeeschepen heeft Uw Commissie gehandeld over de infrastructuur der zeehavens, voor de bevaarbare waterwegen werd gewezen op hun economisch belang en ten slotte werden een paar aspecten van het waterprobleem behandeld;

— de gebouwen : vooral werd in Uw Commissie gewezen op de ontoereikendheid der kredieten voor deze sector;

— de stedenbouw en de ruimtelijke ordening : in dit verslag zal men enkele nadere gegevens vinden over de onvolledige toepassing der wet van 29 maart 1962;

— de personeelspolitiek : in Uw Commissie werd nogmaals aangedrongen op een herwaardering van de overheidsfunctie in het kader van het Departement van Openbare Werken;

— de verhoudingen tussen verschillende kredieten : in dit gedeelte worden de buitengewone kredieten en een paar andere kredieten van 1964 vergeleken met de voorziene kredieten voor 1965 en in verband met de verdeling der kredieten worden een paar bedenkingen gemaakt.

A. Wegen.

a) Autosnelwegen.

1. Voor het programma der werken op de autosnelweg Luik-Bergen-Doornik-Franse grens wordt op de begroting 1965 een vastleggingskrediet van 2.980 miljoen voorzien. Wat de stand der werken betreft, werden door de Minister volgende gegevens verstrekt :

In gebruik :

Loncin-Rocourt (verbinding Boudewijnautoweg) 9 km.

In uitvoering :

	Km
Complex te Loncin	7
Toegangsweg tot Seraing	6
Loncin-Horion	6
Manage-Houdeng-Goegnies	
+ toegangsweg La Louvière (onderbouw)	10
Ville-sur-Haine - Strépy	5
Toegangsweg agglomeratie van Luik (Ans-Bertholet)	3
Strépy - Houdeng-Goegnies	4
Viaduct n° 29 - Horion - Hozémont	0,3
Viaduct n° 11 te Viesville	0,55
Brug n° 34 te La Louvière	0,2
Brug n° 30 te Bois-d'Haine	0,12
Ongeveer	42,5

routes ordinaires, nous fournirons des précisions concernant l'amendement retiré l'an dernier (voir le doc. n° 178 du Sénat, session de 1963-1964) et nous rappellerons les problèmes que pose l'infrastructure de la circulation urbaine;

— les voies hydrauliques : en raison de l'évolution qui s'est produite dans le tonnage des navires, votre Commission s'est occupée de l'infrastructure des ports de mer; elle a également souligné l'importance des voies navigables au point de vue économique et examiné quelques aspects du problème de l'eau;

— les bâtiments : des commissaires ont surtout fait ressortir l'insuffisance des crédits alloués à ce secteur;

— l'urbanisme et l'aménagement du territoire : on trouvera dans le présent rapport quelques précisions sur l'application incomplète de la loi du 29 mars 1962;

— la politique du personnel : des commissaires ont insisté une fois de plus sur la nécessité de revaloriser la fonction publique au Département des Travaux publics;

— les proportions entre divers crédits : dans cette partie, nous comparerons les crédits extraordinaires et quelques autres crédits de 1964 avec les crédits prévus pour 1965, la répartition des crédits donnant également lieu à certaines observations.

A. Routes.

a) Autoroutes.

1. Pour le programme des travaux à exécuter sur l'autoroute Liège-Mons-Tournai-frontière française, le budget de 1965 prévoit un crédit d'engagement de 2.980 millions. En ce qui concerne l'état actuel des travaux, le Ministre a communiqué ce qui suit :

En service :

Loncin-Rocourt (jonction autoroute Baudouin) 9 km.

En cours :

	Km
Complexe de Loncin	7
Accès de Seraing	6
Loncin - Horion	6
Manage - Houdeng-Goegnies	
+ accès La Louvière (infrastructure)	10
Ville-sur-Haine - Strépy	5
Accès vers agglomération liégeoise (Ans - Bertholet)	3
Strépy - Houdeng-Goegnies	4
Viaduc n° 29 Horion - Hozémont	0,3
Viaduc n° 11 à Viesville	0,55
Pont n° 34 à La Louvière	0,2
Pont n° 30 à Bois-d'Haine	0,12
Approximativement	42,5

In 1965 uit te voeren :

Manage - Chapelle-lez-Herlaimont	2,5
Chapelle-lez-Herlaimont - Gosselies + toegangsweg ten noorden van Charleroi	13
Gosselies - Velaine	12
Ville-sur-Haine - Maisières	5
Maisières - Jurbise (+ begin autoweg van de Borinage)	4
Viaduct de Lavoir	0,30
Toegangsweg tot agglomeratie van Luik : Loncin-Bertholet Jemeppe Flémalle	7
Lamain - Kain (13 kunstwerken)	0,83
Verhardingen en funderingen Rœulx - Manage + toegangsweg La Louvière (1 ^{ste} deel)	

Ongeveer 44,5

Een lid stelt met genoegen vast, dat de Waalse autoweg eindelijk een groter aandeel op de begroting van het Wegenfonds krijgt, en bovendien verenigt hij zich met de onlangs door de provincieraden van Namen en Luxemburg te kennen gegeven wens voor de verlenging, binnen afzienbare tijd, van de autoweg der Ardennen tussen Waver en Courrière.

2. Alhoewel de E3-autosnelweg niet langs de begroting van Openbare Werken gefinancierd wordt, zij hier vermeld dat voor deze autosnelweg werken aan de gang zijn voor de tweede Scheldetunnel.

3. Door een commissaris werd de aandacht van uw Commissie gevestigd op volgende statistische gegevens die uitgaan van de Europese Conferentie van de Ministers van Verkeer :

Autowegennet (1).

(km)	Totale lengte in 1953	In gebruik op 31-12-1963	Lengte geopend voor het verkeer in 1963
Duitsland	2.131,3	3.076,9	141,1
Oostenrijk	19,2	287,6	16,0
België	47,—	217,—	10,—
Denemarken	—	81,4	34,5
Frankrijk	53,9	348,—	107,—
Italië	379,2	1.418,7	61,—
Nederland	126,—	506,—	27,7
Portugal	13,—	48,—	12,—
Verenigd Koninkrijk	—	470,7	150,5
Zweden	—	176,3	36,8
Zwitserland	—	78,—	53,—
	2.769,6	6.708,6	649,6

(1) Overeenkomstig de definitie die in 1962 tegelijkertijd door de Europese Conferentie der Ministers van Verkeer en door de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties werd aangenomen, duidt het woord « autoweg » de wegen aan die alleen bestemd zijn voor verkeer met motorrijtuigen, met gescheiden rijbanen en zonder gelijkvloerse kruisingen.

Travaux prévus en 1965 :

Manage - Chapelle-lez-Herlaimont	2,5
Chapelle-lez-Herlaimont - Gosselies + accès nord Charleroi	13
Gosselies - Velaine	12
Ville-sur-Haine - Maisières	5
Maisières - Jurbise (+ amorce autoroute Boringe)	4
Viaduc de Lavoir	0,30
Accès vers agglomération liégeoise : Loncin - Bertholet Jemeppe Flémalle	7
Lamain - Kain (13 ouvrages d'art)	0,83
Revêtements et fondations Rœulx - Manage + accès La Louvière (1 ^{re} partie)	

Approximativement 44,5

Un membre constate avec plaisir que l'autoroute de Wallonie est enfin un peu plus généreusement dotée au budget du Fonds des Routes et en outre, il s'associe au vœu, exprimé récemment par les Conseils provinciaux de Namur et du Luxembourg, de voir à bref délai prolonger l'autoroute des Ardennes entre Wavre et Courrière.

2. Bien que le financement de l'autoroute E3 ne soit pas imputé sur le budget des Travaux publics, il convient de noter ici que, pour cette autoroute, les travaux de construction du deuxième tunnel sous l'Escaut sont en cours.

3. Un membre a attiré l'attention de votre Commission sur les statistiques suivantes, qui émanent de la Conférence européenne des Ministres des Transports :

Réseau des autoroutes (1).

(km)	Longueur totale en 1953	En exploitation au 31-12-1963	Longueur ouverte à l'exploitation en 1963
Allemagne	2.131,3	3.076,9	141,1
Autriche	19,2	287,6	16,0
Belgique	47,—	217,—	10,—
Danemark	—	81,4	34,5
France	53,9	348,—	107,—
Italie	379,2	1.418,7	61,—
Pays-Bas	126,—	506,—	27,7
Portugal	13,—	48,—	12,—
Royaume-Uni	—	470,7	150,5
Suède	—	176,3	36,8
Suisse	—	78,—	53,—
	2.769,6	6.708,6	649,6

(1) Conformément à la définition adoptée en 1962 à la fois par la Conférence Européenne des Ministres des Transports et la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies, le terme « autoroute » désigne les routes réservées au trafic automobile, à chaussées séparées et ne présentant pas de croisements à niveau.

In uw Commissie werd dan ook onderzocht hoe het Belgisch autosnelwegennet zou kunnen uitgebreid worden aan een sneller tempo.

Door een commissaris werd voorgesteld de autosnelwegen te doen betalen door de gebruikers. Volgens deze commissaris is er ongeveer 3,5 miljard aanbesteed voor de Waalse autosnelweg en ongeveer 3 miljard voor de E3-tunnel. De Waalse autosnelweg komt niet klaar vóór vijf jaar en de E3 niet vóór zes jaar. Verder is er sprake van een autosnelweg Brussel-Antwerpen, Brussel-Luik en Brussel-Parijs. Men komt alzo, steeds volgens spreker, tot 220 km autosnelweg die wellicht 17,5 miljard zullen kosten. Aan het huidig ritme mag men zeggen dat men aan die autosnelwegen zal beginnen over vijf jaar en dat men ze zal beëindigen na tien jaar. Verder mag men niet vergeten dat de gewone wegen en de stadswegen de ruttigste zijn voor het verkeer. Indien men derhalve autosnelwegen wenst, is er maar één oplossing : financiële groepen zouden de fondsen voorschieten en de gebruikers zouden een tol betalen (men zal immers van de Minister van Financiën geen tien miljard per jaar bekomen voor minstens vier miljard autosnelwegen, voor minstens 2,5 miljard andere rijkswegen, voor minstens 1,5 miljard stadswegen en voor minstens 2 miljard onteigeningen per jaar). Volgens deze commissaris bestaat er geen oplossing voor de gewone wegen en de stadswegen, indien het tolsysteem niet aanvaard wordt voor de autosnelwegen.

Volgens de Minister is het absoluut noodzakelijk de opgelopen achterstand tegenover de buurlanden in te lopen, inzake het aanleggen van autosnelwegen. Hij wees er evenwel op dat in 1964, door het volledig openstellen van de Koning Boudewijnautosnelweg vanaf Antwerpen tot aan de Duitse grens, 93 km autosnelweg werden vrijgegeven voor het verkeer, nl. het vak Hasselt-Duitse grens en het vak Antwerpen-Wommelgem. In 1965 zijn de volgende vastleggingen voorzien voor de autosnelwegen :

door het Wegenfonds : 4.000 miljoen;

door de Intercommunale Maatschappij voor de E3 autoweg : 3.300 miljoen frank voor de E3 autosnelweg.

Volgens de Minister mag een dergelijke financiële inspanning voor de autosnelwegen niet onderschat worden en zal deze inspanning binnen afzienbare tijd leiden tot het openstellen van belangrijke nieuwe wegvakken.

Voor het antwoord van de Minister in verband met het voorgestelde tolsysteem, verwijst uw verslaggever naar de rubriek 6 onder « F. Verhoudingen tussen verschillende kredieten ».

5. Voor verdere gegevens in verband met het autosnelwegenprogramma verwijst uw verslaggever naar de artikelsgewijze bespreking (Titel III, art. 533.01,I).

b) Gewone wegen.

1. Sommige leden van uw Commissie hebben eraan herinnerd, dat zij tijdens de behandeling van de begroting voor het dienstjaar 1964 een amendement hadden ingediend, strekkende tot de schrapping van 400 miljoen der voor de autowegen bestemde vastleggingskre-

Voire Commission s'est donc demandé comment on pourrait accélérer le développement de notre réseau autoroutier.

Un commissaire a proposé d'en faire supporter le coût par les usagers. D'après lui, quelque 3,5 milliards ont été adjugés pour l'autoroute de Wallonie et environ 3 milliards pour le tunnel qui constituera l'un des éléments de l'autoroute E3. L'autoroute de Wallonie ne sera pas achevée avant cinq ans et l'autoroute E3 ne le sera pas avant six ans. D'autre part, il est question d'autoroutes Bruxelles-Anvers, Bruxelles-Liège et Bruxelles-Paris. On arrive ainsi, d'après l'intervenant, à 220 km d'autoroutes, qui coûteront peut-être 17,5 milliards. Au rythme actuel, on peut dire que les travaux commenceront dans cinq ans et qu'ils seront achevés dans dix ans. Par ailleurs, il ne faut pas oublier que les routes ordinaires et urbaines sont les plus utiles. Par conséquent, si l'on veut disposer d'autoroutes, il n'y a qu'une seule solution : des groupes financiers avanceraient les fonds et les usagers acquitteraient un péage (il ne faut pas s'attendre en effet à obtenir du Ministre des Finances 10 milliards par an : au moins 4 milliards pour les autoroutes, 2,5 milliards pour les autres routes de l'Etat, 1,5 milliard pour les routes urbaines et 2 milliards d'expropriations). D'après ce commissaire, le problème des routes ordinaires et urbaines restera insoluble aussi longtemps que le système des péages n'aura pas été adopté en ce qui concerne les autoroutes.

D'après le Ministre, il est absolument nécessaire de combler le retard en ce qui concerne la construction d'autoroutes. Il a cependant souligné qu'en 1964, par l'ouverture totale de l'autoroute Baudouin depuis Anvers jusqu'à la frontière allemande, 93 km d'autoroute ont été livrés au trafic, c'est-à-dire le tronçon Hasselt-frontière allemande et le tronçon Anvers-Wommelgem. En 1965, les engagements suivants sont prévus pour les autoroutes :

par le Fonds des Routes : 4 milliards;

par la Société intercommunale pour l'autoroute E3 : 3,3 milliards pour l'autoroute E3.

D'après le Ministre, il ne faut pas sous-estimer cet effort financier en faveur des autoroutes qui donnera lieu prochainement à l'ouverture d'autres tronçons importants.

Wommelgem.

Pour la réponse du Ministre au sujet du système de péage proposé, votre rapporteur renvoie à la rubrique 6, sous le littéra « F. Proportions entre divers crédits ».

5. Pour plus de précisions concernant le programme des autoroutes, votre rapporteur renvoie à la discussion des articles (Titre III, article 533.01,I).

b) Routes ordinaires.

1. Certains membres de votre Commission ont rappelé que, lors de la discussion du budget pour l'exercice 1964, ils avaient déposé un amendement tendant à supprimer 400 millions de francs des crédits d'engagement destinés aux autoroutes pour les reporter

dieten om ze op de kredieten voor de gewone wegen over te boeken. Dat amendement werd ingetrokken nadat de Minister had verklaard dat hij beschikte over een restant van 380 miljoen op het Wegenfonds, over een ander niet gebruikt restant van 200 miljoen voor het herstel van de winterschade 1962-1963 en dat hij zich ertoe verbond die 580 miljoen op de kredieten voor 1964 betreffende de gewone wegen over te boeken. In het kader van het herstel der winterschade 1962-1963 is in 1964 inderdaad een bedrag van 205 miljoen vastgelegd, maar het restant van 380 miljoen op het Wegenfonds, dat aan de gewone wegen moest worden besteed, is daarentegen niet opgebruikt. Sommige leden van uw Commissie hebben zich verwonderd over dat feit, hetwelk, volgens hen, niet overeenkomt met dat waartoe de Minister zich bij het vorige begrotingsdebat heeft verbonden.

De Minister heeft geantwoord dat men dat probleem moet beschouwen in het kader van de maatregelen ter bestrijding van de inflatie die door de Regering werden uitgevaardigd en door het Ministerieel Comité voor Publieke Investerings en Vervoer in toepassing werden gebracht. In principe werd door dat Ministerieel Comité slechts een driemaandelijks percentage van 22 % van de kredieten der begroting voor 1964 toebedeeld; dat percentage werd berekend op een bedrag dat niet hoger mocht zijn dan het plafond van het jaar 1964, *de overboekingen niet medegerekend*. Zo was het bedrag van de buitengewone begroting voor de post « Openbare Werken » 8.036.500.000 frank en de overboekingen bedroegen 3.100.292.000 frank, hetgeen een theoretisch plafond van 11.136.792.000 frank gaf. Maar volgens de Minister werden de driemaandelijks vastleggingen op een plafond van 6.973.000.000 frank berekend. Voor het Wegenfonds bedroeg het krediet van de begroting voor 1964 5.500 miljard. Dat bedrag is als basis genomen voor de driemaandelijks vastleggingen d.w.z. zonder rekening te houden met de 380 miljoen restanten. Ten slotte bedroegen de door het Ministerieel Comité verleende en door de Ministerraad goedgekeurde vastleggingsmachtigingen voor het gehele jaar in feite 6.472 miljard voor Openbare Werken en 5.105 miljard voor het Wegenfonds. Die cijfers zijn hoger dan de hierboven vermelde 88 %, omdat speciale machtigingen boven het plafond werden verleend om de door het Ministerieel Comité voor Publieke Investerings belangrijk geachte uitgaven te kunnen vastleggen. Daaruit volgt, volgens de Minister, dat de in 1963 niet opgebruikte kredieten van het Wegenfonds werden overgeboekt (voor het Wegenfonds gebeurt die overboeking trouwens automatisch), maar voor de aanwending ervan in 1964 werd door het Ministerieel Comité voor Investerings geen toelating verleend, waarvan de Minister op het ogenblik van de behandeling van de begroting voor 1964 natuurlijk niet op de hoogte was. Bijgevolg zijn die overgeboekte bedragen nog beschikbaar, net zoals de niet op het Wegenfonds vastgelegde 395 miljoen op de begroting voor 1964 beschikbaar blijven, hetgeen betekent dat op dit ogenblik de restanten van het Wegenfonds 775 miljoen bedragen, die met de goedkeuring van het Ministerieel Comité voor Investerings zullen kunnen worden gebruikt wanneer de conjunctuur het zal toelaten. De Minister heeft er nog op gewezen dat, hoewel hij de voormelde verbintenis betreffende de bestemming van

aux crédits relatifs aux routes ordinaires. Cet amendement avait été retiré après que le Ministre eut déclaré qu'il disposait d'un report de 380 millions au Fonds des Routes, d'un autre report de 200 millions non utilisé pour les réparations des dégâts de l'hiver 1962-1963, et qu'il prenait l'engagement de reporter ces 580 millions sur les crédits des routes ordinaires pour 1964. Or, dans le cadre des réparations des dégâts de l'hiver 1962-1963, un montant de 205 millions a été effectivement engagé en 1964, mais par contre le report de 380 millions au Fonds des Routes, report qui devait être affecté aux routes ordinaires, n'a pas été utilisé. Certains membres de votre Commission se sont étonnés de ce fait, qui, d'après eux, n'est pas conforme à l'engagement pris par le Ministre lors de la discussion du budget précédent.

Le Ministre a répondu qu'il faut considérer ce problème dans le cadre des mesures anti-inflationnistes décrétées par le Gouvernement et mises en application par le Comité ministériel des Investissements publics et des Transports. En principe, il n'a été attribué par ce Comité ministériel qu'un pourcentage trimestriel de 22 % des crédits du budget de 1964, pourcentage calculé sur un montant qui ne pouvait dépasser le plafond de l'année 1964, *compte non tenu des reports*. C'est ainsi que, pour ce qui concerne le poste « Travaux Publics », le montant du budget extraordinaire était de 8.036.500.000 francs et les reports de 3 milliards 100.292.000 francs, ce qui donnait un plafond théorique de 11.136.792.000 francs. Or, c'est sur un plafond de 6.973.000.000 francs que les engagements trimestriels ont été calculés. Pour le Fonds des Routes, le crédit du budget de 1964 était de 5,500 milliards. C'est ce montant qui a été pris pour base des engagements trimestriels, c'est-à-dire sans tenir compte des reports qui étaient de 380 millions. Finalement, pour l'ensemble de l'année, les autorisations d'engagement données par le Comité Ministériel et ratifiées par le Conseil des Ministres ont été, en fait, de 6,472 milliards pour les Travaux Publics et de 5,105 milliards pour le Fonds des Routes. Ces chiffres dépassent les 88 % dont il est question ci-dessus, des autorisations spéciales ayant été accordées hors plafond pour permettre l'engagement de dépenses jugées importantes par le Comité ministériel des Investissements. Il en résulte, d'après le Ministre, que les crédits du Fonds des Routes non utilisés en 1963 ont été reportés (ce report est d'ailleurs automatique pour le Fonds des Routes), mais leur utilisation au cours de 1964 n'a pas été autorisée par le Comité ministériel des Investissements, ce que le Ministre ignorait évidemment au moment de la discussion du budget de 1964. Par conséquent, ces reports sont encore disponibles, tout comme restent disponibles les 395 millions non engagés au Fonds des Routes sur le budget de 1964, ce qui signifie qu'actuellement, les reports du Fonds des Routes se montent à 775 millions, qui pourront être utilisés avec l'accord du Comité ministériel des Investissements lorsque la conjoncture l'indiquera. Le Ministre a encore insisté sur le fait que, tout en prenant l'engagement rappelé ci-dessus au sujet de l'affectation des reports du Fonds des Routes, il avait bien spécifié, et cela est dit clairement dans le rapport fait

de restanten van het Wegenfonds heeft aangegaan, hij uitdrukkelijk had vermeld, en dat komt tot uiting in het namens uw Commissie voor de Openbare Werken opgemaakte verslag over het ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1964, dat de voor de autowegen bestemde kredieten onder geen enkel voorwendsel mochten worden verminderd. Anderzijds heeft hij eraan toegevoegd dat, in het kader van het totaal krediet toegestaan voor de vastleggingen voor 1964 ten behoeve van het Wegenfonds, namelijk 5,105 miljard, ongeveer 1,315 miljard aan de gewone wegen is besteed. Indien hij meer had willen doen, zou dat ten koste van het krediet voor de autowegen geweest zijn, hetwelk reeds tot 3,790 miljard is verminderd. Bovendien vertegenwoordigt het in het kader van het Wegenfonds voor de gewone wegen bestemde bedrag van 1,315 miljard niet alles wat op dat gebied door het Departement van Openbare Werken is uitgevoerd. Eerst hebben wij de 205 miljoen, overgenomen van de begroting van Openbare Werken voor de herstelling van de gewone wegen, en die werkelijk werden vastgelegd. Daarbij komt nog een bedrag van ongeveer 120 miljoen, besteed aan de verbetering van gewone wegen en waarvan de Minister de aanrekening op artikel 566 van de begroting heeft kunnen bekomen omdat de bedoelde werken van belang waren voor de aanleg van industriegebieden. Hieruit volgt, volgens de Minister, dat buiten het Wegenfonds, ongeveer 325 miljoen voor gewone wegen is gebruikt, zodat het voor het jaar 1964 aan die wegen bestede bedrag in het totaal op 1,640 miljard neerkomt.

2. Na de toelichting van de Minister betreffende het in 1 hierboven vermelde amendement te hebben gehoord, hebben leden van uw Commissie eens te meer betreurd dat in de thans gevolgde politiek de 10.000 km gewone wegen een tamelijk beperkte plaats innemen. Zowel leden van de Vlaamse provincies als leden van de Waalse provincies hebben hun spijt hierover betuigd.

3. Een lid heeft zich verheugd over de verhoging van de kredieten voor de Waalse Autoweg, maar dat heeft hem niet belet te constateren dat de voor de gewone wegen bestemde kredieten zeer beperkt blijven in evenredigheid met die voor de autowegen. En toch dragen die gewone wegen het groot deel van het binnenlands verkeer. Bijgevolg is het noodzakelijk ze behoorlijk te onderhouden, ze te verbeteren op de plaatsen waar het nodig is en, vooral, ze te moderniseren.

4. Een ander lid wees op het feit dat met de huidige politiek, gezien het groeiend wegverkeer, men gedoemd is het wegennet te laten vernietigen na een zekere periode. Thans moet men reeds 3.500 km afschrijven. De kleine rijkswegen zijn totaal verwaarloosd. Men zou die 3.500 km moeten overmaken aan de provincies en gemeenten. Indien de huidige politiek voortgaat, dan zal er door de Staat niets gedaan worden voor de kleine rijkswegen. Het lid neemt aan dat de Regering 6.500 km verzorgt (2.500 km zijn thans in goede staat). Als we de kosten nagaan, dan zullen deze 4.000 km van het gewoon wegennet ongeveer 40 mil-

au nom de votre Commission des Travaux Publics sur le projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1964, qu'il ne pouvait être question sous aucun prétexte de réduire les crédits affectés aux autoroutes. Par ailleurs, il a ajouté que, dans le cadre du crédit global autorisé pour les engagements de 1964 du Fonds des Routes, à savoir 5,105 milliards, environ 1,315 milliard a été affecté aux routes ordinaires. S'il avait voulu faire davantage, c'eût été au détriment du crédit pour les autoroutes, lequel a déjà été réduit à 3,790 milliards. De plus, le montant de 1,315 milliard, affecté, dans le cadre du Fonds des Routes, aux routes ordinaires, ne représente pas tout ce qui a été exécuté en ce domaine par le Département des Travaux Publics. Il y a tout d'abord les 205 millions repris au budget des Travaux Publics pour la réparation des routes ordinaires et qui ont effectivement été engagés. A quoi il faut ajouter un montant d'environ 120 millions, consacré à l'amélioration de routes ordinaires et dont le Ministre a pu obtenir l'imputation sur l'article 566 du budget, parce que les travaux en cause présentaient un intérêt pour l'implantation de zonings industriels. Il en résulte, d'après le Ministre, qu'en dehors du Fonds des Routes, environ 325 millions ont été affectés aux routes ordinaires, ce qui porte, pour l'année 1964, le montant consacré à ces routes à 1,640 milliard au total.

2. Après avoir entendu les explications du Ministre au sujet de l'amendement dont il est question au 1 ci-dessus, des membres de votre Commission ont regretté, une fois de plus, la place assez restreinte réservée aux 10.000 km de routes ordinaires dans la politique actuellement suivie. Ces regrets ont été exprimés aussi bien par des élus des provinces flamandes que par des élus des provinces wallonnes.

3. Un membre s'est réjoui de l'augmentation des crédits à affecter à l'autoroute de Wallonie, mais cela ne l'empêche pas de constater que la proportion des crédits réservés aux routes ordinaires reste extrêmement faible par rapport aux autoroutes. Et cependant, ces routes ordinaires supportent encore la grosse part du trafic national. Il importe donc de les entretenir d'une façon convenable, de les améliorer là où c'est nécessaire, et surtout de les moderniser.

4. Un autre membre a souligné le fait qu'en suivant la politique actuelle, et étant donné le développement de la circulation, on condamne le réseau routier au délabrement au bout d'un certain temps. D'ores et déjà, il faut abandonner 3.500 km de voirie. Les petites routes de l'Etat sont totalement négligées. Il faudrait céder ces 3.500 km de routes aux provinces et aux communes. Si la politique actuelle se poursuit, l'Etat ne fera rien pour ses petites routes. L'intervenant reconnaît que le Gouvernement a la charge d'entretenir 6.500 km de routes (dont 2.500 sont actuellement en bon état). Ces 4.000 km du réseau ordinaire

jard kosten. Wanneer we die 4.000 km willen verbeteren op 15 jaar, dan kost het ongeveer 2,5 miljard per jaar.

Als voorbeeld citeert spreker Oost-Vlaanderen. Voor de expressweg Antwerpen-kust is er één vijfde klaar. Dat zal in 1965 tachtig miljoen vergen, in 1966 80 miljoen, Zelzate-Eeklo zal in 1967 100 miljoen vergen. Voor de Ringlaan te Gent moet men over 50 miljoen per jaar beschikken. Voor Gent-Valenciennes moet men rekenen op 60 miljoen per jaar minstens. Voor de weg n° 14 bedraagt de trafiek 16.000 eenheden (40 % camions). De weg n° 14 vergt derhalve nog miljoenen. Verder moet men denken aan de omleidingen van Aalst, Ninove, Lokeren, enz. In totaal vergt men voor deze provincie 300 miljoen minstens per jaar en, daar de behoeften in de andere provincies ongeveer dezelfde zijn, moet men volgens spreker voor de Rijkswegen, de autosnelwegen uitgezonderd, minstens 2,5 miljard per jaar voorzien.

5. Voor de verdere bespreking der kredieten voor de gewone wegen verwijst uw verslaggever naar de artikelsgewijze bespreking (Titel III, artikel 533.01, II).

c) *Stadswegen.*

1. Op 25 november 1964 hield uw Commissie voor de Openbare werken een informatievergadering over het probleem van de weginfrastructuur in de stedelijke agglomeraties. Tijdens deze informatievergadering werd het volgende naar voren gebracht door de ambtenaar die door de Minister belast werd met de studie van dit probleem:

— de motorisering zal zich uitbreiden volgens de levensstandaard, in verhoudingen die volgens overeenstemmende ramingen van 1 tot 4 worden geschat in de landen met vrije economie waar het cijfer van 1 voertuig voor 10 inwoners is bereikt;

— het stadsverkeer wordt hoofdzakelijk gekenmerkt door centripetale en centrifugale ritten, die snel toenemende overbelastingen van de penetratiewegen naar en uitvalswegen uit het centrum teweegbrengen;

— die moeilijkheden verlammen de centra en zijn erop gericht een werkelijke uitzwerming uit de agglomeratie teweeg te brengen, ten koste van de ontoegankelijk geworden centra.

Daaruit besluit de voornoemde ambtenaar dat :

— om die toestand te verhelpen, de grote steden van het monocentrische type zullen moeten overgaan tot de aanleg van :

a) stedelijke autowegen met grote specifieke capaciteit voor het penetratieverkeer en het rond de centrale zone gaande verkeer, en ringautowegen voor het lateraal en het doorgaand verkeer.

coûteront environ 40 milliards. Si nous voulons améliorer ces 4.000 km en 15 ans, les frais s'élèveront à quelque 2,5 milliards par an.

Le commissaire cite l'exemple de la Flandre orientale. Un cinquième de la route express Anvers-littoral est achevé. Pour le surplus, il faudra 80 millions en 1965 et la même somme en 1966, tandis que le tronçon Zelzate-Eeklo demandera 100 millions en 1967. Pour le boulevard de ceinture de Gand, il faudra disposer de 50 millions par an. Pour Gand-Valenciennes, un montant minimum de 60 millions par an est à prévoir. Sur la route n° 14, le trafic est de 16.000 unités (dont 40 % de camions). Aussi cette route demande-t-elle encore des millions. D'autre part, il faut songer aux contournements d'Alost, de Ninove, de Lokeren, etc. Au total, il sera nécessaire de disposer d'au moins 300 millions par an pour la Flandre orientale et comme les besoins des autres provinces sont à peu près identiques, l'intervenant estime qu'il y a lieu de prévoir au moins 2,5 milliards par an pour les routes de l'Etat, abstraction faite des autoroutes.

5. Pour le reste de la discussion des crédits afférents aux routes ordinaires, votre rapporteur renvoie à la discussion des articles (Titre III, article 533.01, II).

c) *Routes urbaines.*

1. Le 25 novembre 1964, votre Commission des Travaux publics a tenu une réunion d'information sur le problème de l'infrastructure routière dans les agglomérations urbaines. Au cours de cette réunion, le fonctionnaire chargé par le Ministre de l'étude de ce problème a avancé ce qui suit :

— la motorisation se développera en fonction du niveau de vie, dans des proportions que des estimations concordantes évaluent de 1 à 4 dans les pays d'économie libre ayant atteint le taux de 1 véhicule pour 10 habitants;

— la circulation urbaine est caractérisée essentiellement par des déplacements centripètes et centrifuges qui créent des surcharges rapidement croissantes des artères de pénétration et de desserte du centre;

— ces difficultés paralysent les centres et tendent à provoquer un véritable essaimage des agglomérations au détriment des centres devenus inaccessibles.

Le fonctionnaire précité en conclut que :

— pour remédier à cette situation, les grandes villes du type monocentrique devront construire :

a) des autoroutes urbaines à grand débit spécifique de pénétration et de contournement de la zone centrale avec des ceintures autoroutières pour les liaisons latérales et la déviation du transit;

b) parkeerruimten en, bij voorrang, in de onmiddellijke omgeving van en in het centrum;

— de motorisering en de buitenstedelijke uitbreiding zijn niet omkeerbare ontwikkelingsfactoren die het individueel vervoer doen toenemen en de relatieve omvang van het openbaar vervoer doen afnemen; steeds volgens dezelfde bron, zullen de steden, zo ze zich niet aan de auto aanpassen, achteruitgaan ten voordele van nieuwe verstedelijkte streken die voor dat vervoermiddel zijn ontworpen; de inrichting van het openbaar vervoer alleen is niet bij machte dat verschijnsel te verhinderen;

— het openbaar vervoer heeft een steeds belangrijker rol te vervullen in de gebieden met grote stedelijke concentratie, op voorwaarde dat het behoorlijk aansluit bij het stedelijk autowegennet en dat het doeltreffend is, met andere woorden dat het over de capaciteit, de frequentie, de snelheid, de regelmatigheid en het comfort beschikt die aan de gebruiker een deugdelijkheid van vervoer verschaft welke die van de auto zo dicht mogelijk benadert.

De ambtenaar van het Departement heeft anderzijds de mening uitgedrukt, dat de stedelijke autowegen aan de toekomstige behoeften beantwoorden (hun productiviteit zou hoog zijn, zelfs alleen uit het oogpunt van de winst voor het verkeer) en dat de keus en de beslissingen van heden de kiem bevatten van wat, door een onvermijdelijke noodwendigheid, onze steden binnen twintig, vijftig jaar en misschien meer, zullen zijn en de mogelijkheden die ze aan de mensen zullen bieden om er in te leven. Daarom moeten wij, steeds volgens dezelfde bron, in een vooruitziende gedraglijn, bewust worden van de toekomstige realiteiten en onze plannen naar maat uitstippelen, met durf en doorzicht, en ze vervolgens verwezenlijken zonder uitvluchten en binnen de termijnen die ze, vooraleer het te laat is, tot hun volle recht zullen doen komen.

2. Alhoewel sommige aspecten van bovengenoemde opvattingen voor kritiek vatbaar zijn, is het toch vanzelfsprekend dat, zelfs om meer gematigde objectieven te verwezenlijken, de kredieten voor de stadswegen aanzienlijk zullen moeten stijgen. Uw verslaggever herinnert eraan dat in de door uw Commissie aangenomen tekst van het Vijftienjarenplan een bedrag van tien miljard voorzien was voor de geschiktnaking der stadswegen van Brussel, Antwerpen, Luik, Gent en Charleroi (Zie Gedr. Stuk van de Senaat, Zitting 1960-1961, n° 163, blz. 22). Thans werd door een commissaris een minimaal jaarlijks bedrag van 1,5 miljard voorgesteld voor de stadswegen en het is weinig waarschijnlijk dat dergelijk bedrag zal volstaan om onze steden aan te passen aan de moderne vereisten en desiderata (uw verslaggever verwijst in dit verband o.a. naar het Engelse Buchanan-verslag dat onder de titel « Traffic in towns » door de Britse Regering in 1963 werd uitgegeven).

B. Waterwegen.

a) Infrastructuur der zeehavens.

Sedert jaren heeft Uw Commissie de haveninfrastructuur besproken. Vooral sedert de Suez-crisis werd in Uw Commissie door een lid een stelling verdedigd

b) des parkings et, par priorité, dans les abords immédiats et à l'intérieur du centre;

— la motorisation et l'expansion suburbaine sont des facteurs d'évolution irréversible qui augmentent les transports individuels et réduisent l'importance relative des transports en commun; à défaut de s'adapter à l'automobile les villes connaîtront le déclin au profit de nouveaux ensembles urbanisés et conçus pour ce moyen de transports; l'organisation des transports en commun est, à elle seule, impuissante à empêcher ce phénomène;

— les transports en commun ont un rôle de plus en plus important dans les zones à forte concentration urbaine, à la condition d'être convenablement articulés au réseau des autoroutes urbaines et d'être efficaces, autrement dit de posséder la capacité, la fréquence, la rapidité, la régularité et le confort qui procurent à l'usager une qualité de transport aussi proche que possible de celle de l'automobile.

Le fonctionnaire du Département a émis d'autre part l'opinion que les autoroutes urbaines répondent aux besoins futurs (leur productivité serait élevée, même au seul point de vue des gains de circulation) et que le choix et les décisions d'aujourd'hui contiennent en germe et par un déterminisme inévitable, ce que seront, dans vingt, cinquante années et peut-être davantage, nos villes et les possibilités qu'elles donneront aux hommes d'y vivre. C'est pourquoi il faut, toujours d'après la même source, dans une attitude prospective, prendre conscience des réalités futures et penser nos plans à leur mesure, avec audace et clairvoyance, et les réaliser ensuite sans tergiversations et dans les délais qui leur donneront, avant qu'il ne soit trop tard, leur pleine efficacité.

2. Bien qu'à certains égards, les opinions précitées soient sujettes à critique, il est évident que, même pour atteindre des objectifs plus modestes, il faudra augmenter considérablement les crédits destinés aux routes urbaines. Votre rapporteur tient à rappeler que, dans le texte du Plan de quinze ans adopté par votre Commission, un montant de dix milliards avait été prévu pour les aménagements urbains à Bruxelles, Anvers, Liège, Gand et Charleroi (voir Doc. n° 163 du Sénat, session de 1960-1961, p. 22). Or, un commissaire a proposé d'ouvrir un crédit minimum de 1,5 milliard par an pour les routes urbaines, mais il est peu vraisemblable que ce montant suffise pour adapter nos villes aux exigences du trafic moderne. A ce propos, votre rapporteur renvoie au rapport anglais Buchanan, intitulé « Traffic in towns », que le Gouvernement britannique a publié en 1963.

B. Voies hydrauliques.

a) Infrastructure des ports maritimes.

Voici plusieurs années déjà que votre Commission discute la question de l'infrastructure portuaire. C'est surtout depuis la crise de Suez qu'un membre a sou-

volgens dewelke België over een zeehaven moet beschikken die in de gunstigste omstandigheden de grootste zeeschepen kan ontvangen. Bij het onderzoek der begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1963, had Uw Commissie dan ook bij eenparigheid der aanwezige leden de wens uitgesproken dat het probleem van de oprichting van een nieuwe haven te Nieuwpoort zou overgemaakt worden aan het ministerieel comité voor economische coördinatie.

In Uw Commissie werd geconstateerd dat de problematiek in verband met de haveninfrastructuur thans dringend moet bestudeerd en opgelost worden, o.a. om wille van artikel 45 van het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de verbinding tussen de Schelde en de Rijn :

« Onverminderd het bepaalde in artikel 44, zijn de Hoge Verdragsluitende Partijen het er over eens, dat bijdragen of andere steunmaatregelen, verleend door de overheid ter bevordering van de aanleg of de exploitatie van zeehavens, niet mogen leiden tot een versterking van de mededingingsvoorwaarden tussen hun zeehavens. »

Het bovenvermeld artikel van het Verdrag schrijft een lid af, vooral indien we maatregelen moeten nemen voor de schepen van meer dan 50.000 ton. Dat artikel 45 mag volgens spreker niet toegepast worden, alvorens onze haveninfrastructuur verbeterd is. De evolutie van de samenstelling van de wereldvloot toont trouwens volgens spreker aan dat wij maatregelen zullen moeten nemen voor de schepen van meer dan 50.000 ton.

Wat de tankervloot betreft, was de samenstelling de volgende einde juni 1964 :

Tonnenmaat in tdw	Aantal schepen in dienst	Aantal schepen in bouw
7.000 - 9.999	77	2
10.000 - 11.999	89	12
12.000 - 13.999	186	—
14.000 - 15.999	136	1
16.000 - 17.999	459	1
18.000 - 19.999	506	13
20.000 - 24.999	281	21
25.000 - 29.999	231	4
30.000 - 34.999	298	8
35.000 - 39.999	144	5
40.000 - 49.999	290	26
50.000 - 74.999	186	155
75.000 en meer	53	62

tenu, devant votre Commission, que la Belgique devrait disposer d'un port maritime capable d'accueillir les plus grands navires dans les meilleures conditions. Aussi, lors de la discussion du budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1963, votre Commission, à l'unanimité des membres présents, a-t-elle émis le vœu que le problème de la construction d'un nouveau port à Nieuport soit soumis au Comité interministériel de coordination économique.

Des commissaires ont estimé que les questions relatives à l'infrastructure portuaire doivent être étudiées et résolues d'urgence, en égard, notamment, à l'article 45 du Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas, au sujet de la liaison entre l'Escaut et le Rhin.

Cet article est rédigé comme suit : « Sans préjudice des dispositions de l'article 44, les Hautes Parties Contractantes s'accordent à reconnaître que les subventions ou les autres mesures de soutien consenties par les pouvoirs publics en vue de promouvoir l'aménagement ou l'exploitation des ports de mer, ne doivent pas fausser les conditions de concurrence entre leurs ports de mer ».

L'article précité du Traité inspire des appréhensions à un membre, qui envisage surtout le cas où des mesures seraient prises pour rendre nos ports accessibles aux navires de plus de 50.000 tonnes. L'intervenant estime que l'article 45 ne devrait pas être appliqué avant que notre infrastructure portuaire n'ait été améliorée. D'ailleurs, ajoute-t-il, l'évolution de la composition de la flotte mondiale montre bien que nous serons obligés de prendre des mesures en ce qui concerne les navires de plus de 50.000 tonnes.

Quant à la flotte des navires-citernes, voici quelle en était la composition à la fin de juin 1964 :

Tonnage en tdw	Nombre de navires en service	Nombre de navires en construction
7.000 - 9.999	77	2
10.000 - 11.999	89	12
12.000 - 13.999	186	—
14.000 - 15.999	136	1
16.000 - 17.999	459	1
18.000 - 19.999	506	13
20.000 - 24.999	281	21
25.000 - 29.999	231	4
30.000 - 34.999	298	8
35.000 - 39.999	144	5
40.000 - 49.999	290	26
50.000 - 74.999	186	155
75.000 et plus	53	62

De aktieve bulkcarrier-vloot bestond einde juni 1964 uit :

A la fin de juin 1964, la flotte des bulkcarriers en service se répartissait comme suit :

Tonnenmaat in tdw — Tonnage tdw	Tonnage der ertsschepen in duizend tdw — Tonnage des minéraliers en milliers de tdw	Tonnage der andere bulkcarriers in duizend tdw — Tonnage des autres bulkcarriers en milliers de tdw	Totale tonnage in duizend tdw — Tonnage total en milliers de tdw
10.000 - 13.999	390	1.067	1.457
14.000 - 17.999	1.357	3.270	4.627
18.000 - 24.999	1.685	5.654	7.339
25.000 - 29.999	768	991	1.759
30.000 - 39.999	1.213	1.441	2.654
40.000 en meer — <i>et plus</i>	2.405	577	2.982
	7.818	13.000	20.818

Dat de tonnenmaat der schepen een grote invloed uitoefent op de kostprijs van het zeevervoer niet alleen voor petroleumschepen en ertsschepen, maar ook voor andere bulkcarriers, bewijzen volgende statistieken die betrekking hebben op het transatlantisch steenkolenvervoer en die uitgaan van de E.G.K.S. :

Les statistiques suivantes, relatives au transport transatlantique du charbon et émanant de la C.E.C.A., font apparaître que le tonnage des navires a une influence prépondérante sur le prix de revient des transports maritimes, non seulement pour les pétroliers et les minéraliers, mais aussi pour les autres sortes de bulkcarriers :

Exploitatieschema van de kolenschepen
(in dollars per vervoerde ton)

Schéma d'exploitation des charbonniers
(en dollars par tonne transportée).

	Schepen van 15.600 tdw — Navires de 15.600 tdw	Schepen van 30.000 tdw — Navires de 30.000 tdw	Schepen van 45.000 tdw — Navires de 45.000 tdw
--	--	--	--

Bestanddelen van de kostprijs. — Eléments du coût :

Afschrijvingen en financiële lasten. — *Amortissements et charges financières*

Verzekeringen. — *Assurances*

Bemanningskosten. — *Charges d'équipage*

Brandstof. — *Combustibles*

Onderhoud. — *Entretien*

Havenkosten. — *Frais de port*

Diverse kosten. — *Frais divers*

1,53

1,46

1,42

0,40

0,38

0,37

1,12

0,67

0,50

0,52

0,45

0,41

0,23

0,18

0,13

0,25

0,22

0,20

0,41

0,34

0,30

Totaal der kosten in 1975. — *Total des coûts en 1975.*

4,46

3,70

3,33

Winst. — *Bénéfice*

0,22

0,19

0,17

Totaal (winst inbegrepen) in 1975. — *Total (bénéfice inclus) en 1975*

4,68

3,89

3,50

Huidige »berekende» toestand (winst inbegrepen). — *Situation actuelle «calculée» (bénéfice inclus)*

4,11

3,54

3,24

Indien reeds voor het steenkolenvervoer dergelijke verschillen optreden, is het niet verwonderlijk dat voor het ertsvervoer overal maatregelen genomen worden.

Op 23 oktober 1964 is de ertshaven Weserpoort in Bremenhaven in bedrijf genomen. Deze nieuwe erts-

Si de telles différences apparaissent déjà pour les transports charbonniers, il n'est pas étonnant que l'on prenne partout des mesures en ce qui concerne le transport des minerais.

Le 23 octobre 1964, le port minéralier dénommé Weserport a été mis en exploitation à Bremerhaven.

haven kan schepen tot 70.000 tdw ontvangen. Jaarlijks zullen weldra in Weserpoort 12 miljoen ton erts ontscheept worden. Die nieuwe ertshaven werd gebouwd door de Klöckner-Werke A.G. in samenwerking met de stad Bremen. Uit een verklaring van een bedrijfsleider der Klöckner-Werke blijkt dat de nieuwe ertshaven moest gebouwd worden omdat 90 % der thans te bouwen ertschepen groter dan 40.000 tdw. zijn en dat de verschepingshavens meer en meer geschikt zijn voor schepen van 50.000 à 60.000 tdw. Steeds volgens dezelfde bron, wordt o.a. te Tubarao (Brazilië) een ertshaven gebouwd voor schepen van 100.000 ton en liggen de transportkosten voor schepen van 60.000 ton 20 % lager dan voor schepen van 30.000 ton.

Het moet ons dan ook niet verwonderen dat o.a. in november 1964 de Iron and Steel Board eiste dat de Britse ertshavens zo zouden uitgebouwd worden dat schepen van 60.000 ton zonder moeilijkheden zouden kunnen gelost worden.

Wat waar is voor de ertschepen, is steeds volgens hetzelfde lid nog meer waar voor de petroleumschepen. De gemiddelde tonnenmaat der varende tankers was, op 31 december 1962, 23.321 ton en, op 31 december 1963, 24.821 ton. De gemiddelde tonnenmaat der nieuwe tijdens die periode geleverde schepen was 41.697 ton voor het tweede semester van 1962 en 55.311 ton voor het tweede semester van 1963. Steeds volgens dezelfde bron, nml. de O.E.S.O., was voor de schepen van meer dan 5.000 ton, de gemiddelde tonnenmaat der bestelde tankers 49.015 ton einde 1962 en 55.818 ton einde 1963.

Wegens deze evolutie in de tonnenmaat der zeeschepen, werd in uw Commissie dan ook een klare uitleg gevraagd voor de bepaling in verband met de betoelaging der haveninfrastructuur die voorkomt in artikel 45 van het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de verbinding tussen de Schelde en de Rijn. Alhoewel dit Verdrag voor onderzoek niet naar uw Commissie voor de Openbare Werken verwezen werd, waren leden van uw Commissie voor de Openbare Werken toch van mening dat die uitleg gewenst is omwille van de weerslag op de financiering der haveninfrastructuur die tot de bevoegdheid van uw Commissie voor de Openbare Werken behoort.

Volgens de Minister echter behoort de uitleg van artikel 45 niet tot zijn bevoegdheid zodat deze kwestie die door een paar leden als zeer belangrijk beschouwd werd, in uw Commissie niet verder onderzocht werd.

b) Bevaarbare waterwegen.

1. Dat de bevaarbare waterwegen een belangrijke rol spelen in ons economisch leven, bewijzen volgende statistieken van de Europese Conferentie van de Ministers van Verkeer :

Il peut accueillir des navires de tout tonnage jusqu'à 70.000 tdw. Bientôt, il y sera déchargé 12 millions de tonnes de minerais par an. Ce nouveau port a été construit par les Klöckner-Werke A.G., en coopération avec la ville de Brême. L'un des directeurs de cette firme a déclaré que la construction du nouveau port se justifiait par le fait que 90 % des minéraliers qui vont être construits, auront un tonnage supérieur à 40.000 tdw et que les ports de chargement capables d'accueillir des navires de 50.000 à 60.000 tdw sont de plus en plus nombreux. Toujours d'après la même source, des ports minéraliers sont en construction, notamment à Tubarao (Brésil), pour les navires de 100.000 tonnes, et les frais de transport pour les navires de 60.000 tonnes sont de 20 % inférieurs à ceux pour les navires de 30.000 tonnes.

Il n'est donc pas étonnant que, par exemple, l'Iron and Steel Board ait exigé en novembre 1964 que les ports minéraliers britanniques soient aménagés de telle manière que les navires de 60.000 tdw puissent être déchargés sans difficulté.

Toujours d'après le même commissaire, ce qui est vrai des minéraliers l'est plus encore des pétroliers. Le tonnage moyen des navires-citernes en service était de 23.321 tonnes au 31 décembre 1962, et de 24.821 tonnes au 31 décembre 1963. Le tonnage moyen des nouveaux navires livrés pendant cette période a atteint 41.697 tonnes pour le deuxième semestre de 1962 et 55.311 tonnes pour le deuxième semestre de 1963. Toujours d'après l'O.C.D.E., le tonnage moyen des navires-citernes de plus de 5.000 tonnes dont il avait été passé commande, était de 49.015 tonnes à la fin de 1962 et de 55.818 tonnes à la fin de 1963.

Etant donné cette évolution du tonnage des navires, des commissaires ont demandé des précisions sur la portée de la disposition relative au subventionnement de l'infrastructure portuaire, dont il est question à l'article 45 du Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas au sujet de la liaison entre l'Escaut et le Rhin. Bien que ce Traité n'ait pas été soumis à l'examen de votre Commission des Travaux Publics, certains membres de celle-ci ont cependant estimé qu'il serait souhaitable d'obtenir ces précisions, en raison des répercussions éventuelles sur le financement de l'infrastructure portuaire, qui est de la compétence de votre Commission des Travaux Publics.

Le Ministre ayant estimé toutefois que l'interprétation de l'article 45 n'entraîne pas dans ses attributions, votre Commission n'a pas poussé plus loin l'examen de cette question, à laquelle certains membres attachent beaucoup d'importance.

b) Voies navigables.

1. L'importance des voies navigables dans notre vie économique résulte à l'évidence des statistiques suivantes de la Conférence européenne des Ministres des Transports :

Ontwikkeling van het goederenvervoer per binnenschip 1962/53 (10 jaar).

Evolution du trafic de marchandises par voies navigables 1962/53 (10 ans).

	Vervoerde tonnage Tonnes transportées			Tonkilometer Tonnes-kilomètres		
	1953	1962	1962/53	1953	1962	1962/53
	(in miljoenen)		in %	(in miljarden)		in %
	(en millions)		en %	(en milliards)		en %
Duitsland. — <i>Allemagne</i>	101,4	170,1	+ 68	23,04	39,63	+ 72
België. — <i>Belgique</i>	46,944	66,641	+ 42	3,929	5,421	+ 38
Nederland. — <i>Pays-Bas</i>	93,664	154,272	+ 64,7	12,500	20,330	+ 62,6
Frankrijk. — <i>France</i>	50,669	71,535	+ 41,2	7,922	11,234	+ 41,8
Oostenrijk. — <i>Autriche</i>	2,599	5,389	+ 107,3	0,379	0,918	+ 142,0
Joegoslavië. — <i>Yougoslavie</i>	5,561	9,520	+ 71	1,756	3,194	+ 82
Spanje. — <i>Espagne</i>	1,284	2,009	+ 56,4	—	—	—
Italië. — <i>Italie</i>	1,778	2,844	+ 59	—	—	—
Verenigd Koninkrijk. — <i>Royaume-Uni</i>	12,504	9,412	— 24,7	0,327	0,249	— 23,8
Zweden. — <i>Suède</i>	4,552	5,211	+ 14	—	—	—
Zwitserland (havens te Bazel). — <i>Suisse</i> (<i>ports de Bâle</i>)	3,923	7,082	+ 80,5	—	—	—
Samen. — <i>Ensemble</i>	324,878	504,015	+ 55,1	49,852	80,976	+ 62,4

Verdeling van het verkeer over de wijzen van vervoer (in %).

Répartition du trafic entre les modes de transport (en %).

	Vervoerde tonnage Tonnes transportées		Tonkilometer Tonnes-kilomètres	
	1953	1962	1953	1962
<i>Duitsland. — Allemagne :</i>				
Spoorwegen. — <i>Chemins de fer</i>	62,7	53,5	58,7	—
Wegvervoer. — <i>Transports routiers</i>	13,3	16,9	15,1	—
Waterwegen. — <i>Voies navigables</i>	24,0	26,3	26,2	—
Pijpleidingen. — <i>Oléoducs</i>	—	3,3	—	—
<i>België. — Belgique :</i>				
Spoorwegen. — <i>Chemins de fer</i>				39,0
Wegvervoer. — <i>Transports routiers</i>				29
Waterwegen. — <i>Voies navigables</i>				32
Pijpleidingen. — <i>Oléoducs</i>				—
<i>Denemarken. — Danemark :</i>				
Spoorwegen. — <i>Chemins de fer</i>			34	18
Wegvervoer. — <i>Transports routiers</i>			66	82
<i>Spanje. — Espagne :</i>				
Spoorwegen. — <i>Chemins de fer</i>			68	43
Wegvervoer. — <i>Transports routiers</i>			32	57
<i>Frankrijk. — France :</i>				
Spoorwegen. — <i>Chemin de fers</i>	54,51	50,39	68,47	63,03
Wegvervoer. — <i>Transports routiers</i>	28,43	33,58	18,00	25,15
Waterwegen. — <i>Voies navigables</i>	16,96	15,46	13,43	11,24
Pijpleidingen. — <i>Oléoducs</i>	0,10	0,57	0,10	0,52
<i>Ierland. — Irlande :</i>				
Spoorwegen. — <i>Chemins de fer</i>				20
Wegvervoer. — <i>Transports routiers</i>				80

	Vervoerde tonnage Tonnes transportées		Tonkilometer Tonnes-kilomètres	
	1953	1962	1953	1962
<i>Noorwegen. — Norvège :</i>				
Spoorwegen. — <i>Chemins de fer</i>			24,1	23,1
Wegvervoer. — <i>Transports routiers</i>			15,4	24,5
Kustvaart. — <i>Cabotage maritime</i>			53,7	49,0
Ander vervoer. — <i>Autres transports</i>			6,8	3,4
<i>Nederland (zonder internationaal verkeer). — Pays-Bas (trafic international exclu) :</i>				
Spoorwegen. — <i>Chemins de fer</i>				22,5
Wegvervoer. — <i>Transports routiers</i>				44,9
Waterwegen. — <i>Voies navigables</i>				32,6

2. In Uw Commissie werd dan ook sedert jaren met nadruk gevraagd dat men voor de bevaarbare waterwegen tot geen investeringen zou overgaan tenzij na grondige studie van het economisch rendement van die investeringen. Veel aandacht moet besteed worden aan de doelstelling : goedkoper transport, ten einde aldus onze concurrentieële mogelijkheden op te drijven.

Deze doelstelling werd dit jaar nogmaals beklemtoond door een commissaris die in dit verband verwees naar de gelijkschakeling der prijzen in het kader van de E.E.G. De transportprijzen zullen derhalve steeds aan belang winnen, want de concurrentie zal meer en meer slaan op het transport. Dezelfde commissaris besloot zijn uiteenzetting met volgende woorden : « Als we voor de transportproblemen niet kunnen volgen, is het gedaan met ons, tenzij men de lonen doet dalen, maar dan zal gans de bevolking betalen voor het gebrek aan efficiency in onze investeringen ».

Alhoewel het Schelde-Rijn-Verdrag niet voor onderzoek naar Uw Commissie voor de Openbare Werken verwezen werd, wenste dezelfde commissaris toch de nadruk te leggen op het feit dat, indien het Schelde-Rijnkanaal in eerste instantie nuttig is voor de Belgisch-Nederlandse handel, het moet betaald worden door beide landen a rato van de voordelen die beide landen van dit kanaal mogen verwachten. Het gaat, volgens spreker, niet op het Schelde-Rijnkanaal bij prioriteit met hoofdzakelijk Belgische gelden te financieren, dan wanneer het Departement van Openbare Werken over onvoldoende kredieten beschikt om kanalen die praktisch 100 % de Belgische economie ten goede komen, verder af te werken. Men moet denken aan de vertragingen bij de uitvoering der werken o.a. voor de modernisering van het Albertkanaal en voor de wet die de planning aangeeft van de toe te kennen begrotingskredieten met het oog op het verwezenlijken van een programma van werken om zekere waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1350 ton of meer (zie ook artikelsgewijze bespreking, artikel 65.462).

Volgens de Minister heeft de Regering het initiatief genomen om de programmatie van de openbare wer-

2. Aussi, des commissaires ont-ils insisté depuis plusieurs années pour qu'il ne soit procédé à des investissements pour les voies navigables qu'après une étude approfondie du rendement économique de ces investissements. Il convient d'être très attentif à l'objectif à atteindre, c'est-à-dire la réduction du coût des transports, afin d'améliorer ainsi notre position concurrentielle.

Cet objectif a encore été souligné cette année par un membre qui, à ce propos, a attiré l'attention de la Commission sur le nivellement des prix qui s'opère dans le cadre de la C.E.E. De ce fait, les prix des transports deviendront un élément de plus en plus important, car la concurrence se portera toujours davantage sur ce secteur. L'intervenant a conclu en ces termes : « Si nous sommes incapables de suivre le mouvement dans le domaine des transports, c'en sera fait de nous, à moins de comprimer les salaires, mais alors, toute la population paierait le manque d'efficacité de nos investissements. »

Bien que le Traité Escaut-Rhin n'ait pas été soumis à l'examen de votre Commission des Travaux publics, le même membre a cependant tenu à déclarer que, si le canal Escaut-Rhin est destiné avant tout à faciliter le commerce belgo-néerlandais, les frais de sa construction et de son entretien devraient être payés par les deux pays en proportion des avantages qu'ils peuvent respectivement escompter de son utilisation. L'intervenant considère comme inadmissible que le canal Escaut-Rhin soit financé par priorité au moyen de fonds belges, alors que le Département des Travaux publics ne dispose pas de crédits suffisants pour achever des canaux dont l'économie belge profitera pratiquement à 100 %. Que l'on songe davantage aux retards d'exécution mis, notamment, aux travaux de modernisation du Canal Albert et à ceux qui sont visés dans la loi donnant le planning des crédits budgétaires à allouer en vue de la réalisation d'un programme de travaux pour la mise au gabarit de 1.350 tonnes ou plus, de certaines voies navigables (voir également la discussion des articles, article 65.462).

D'après le Ministre, le Gouvernement a pris l'initiative de faire procéder à l'étude d'une programmation

ken voor de periode gaande van 1965 tot 1970 in studie te doen nemen. Volgens de Minister zal die programmering rekening moeten houden met de ontwerpen die moeten worden uitgevoerd om onze internationale verbindingen te verbeteren en tevens met die welke noodzakelijk worden geacht voor de instandhouding of de modernisering van het binnenlandse waterwegennet. Steeds volgens de Minister, zouden de kredieten nodig voor de aanleg van de Schelde-Rijnverbinding worden uitgetrokken op een speciale post van de begroting en geheel gescheiden worden van de op de buitengewone begroting van Openbare Werken uitgetrokken gewone kredieten. Op die wijze zouden de gewone kredieten, in principe, niet door die eerstgenoemde kredieten worden beïnvloed.

c) Waterprobleem en overstromingen.

1. Volgens een commissaris is het mogelijk in Oost- en West-Vlaanderen tegelijkertijd het waterprobleem en het overstromingsprobleem op te lossen. Hij constateert dat thans jaarlijks 500 miljoen m³ water naar zee afgevoerd worden in dit gebied en dat het door de profielverruiming van de bestaande waterwegen en door de bouw van het kanaal van Komen-Ieper mogelijk is, bij behoud der bestaande kunstwerken, water te stockeren. Deze werken die hoofdzakelijk grondwerken zijn en derhalve betrekkelijk weinig kosten, zouden het mogelijk maken het kanaal Gent-Terneuzen normaal te spijzen. De voeding van het kanaal Gent-Terneuzen valt inderdaad onder de toepassing van sommige bepalingen van het Nederlands-Belgisch verdrag van 1960 betreffende de modernisering van het kanaal. Om het zoutgehalte van het water te beperken zou een maximumdebiet van 10 m³/sec. (864.000 m³ per dag) noodzakelijk kunnen blijken. Volgens de commissaris zouden bovengenoemde grondwerken dringend moeten uitgevoerd worden, want in het IJzerbekken zijn er overstromingen minstens alle drie à vier jaar.

De Minister deelt in zijn antwoord mede, dat het Bestuur der Waterwegen met de grootste belangstelling kennis heeft genomen van de studie van het lid. Het door hem ontworpen plan is veelomvattend. De Minister maakt van die gelegenheid gebruik om aan het lid een verdiende hulde te brengen voor de aanzienlijke inspanningen die hij zich voor zijn studie heeft getoet en voor de zeer ruime visie waarvan ze getuigt. Gelet op de uitgebreidheid en de omvang van dat plan, met menigvuldige facetten, is de Minister ervan overtuigd dat het lid het met hem erover eens zal zijn, dat het Bestuur der Waterwegen, met het gering effectief en het te beperkt aantal «ingenieurs-ontwerpers» waarover het beschikt, niet over de nodige tijd heeft kunnen beschikken om het onderzoek ervan te beëindigen. Een inspecteur-generaal van Bruggen en Wegen is door de Algemene Directie belast met het lid contact te houden om alle facetten van het voorgestelde plan nader te omschrijven.

2. Een commissielid vestigt de aandacht van de Minister op de grote onrust die het ontwerp van een stuwdam in de Semois onder de bevolking van het betrokken gebied heeft verwekt. Hij zegt dat niemand

des travaux publics couvrant la période allant de 1965 à 1970. D'après le Ministre, cette nouvelle programmation devra tenir compte simultanément des projets à exécuter pour améliorer nos liaisons internationales et de ceux jugés indispensables pour le maintien ou la modernisation du réseau des voies navigables intérieures. Toujours d'après le Ministre, les crédits nécessaires pour la création de la liaison Escaut-Rhin seraient prévus à un article spécial du budget et seraient tout à fait séparés des crédits normaux inscrits au budget extraordinaire des Travaux publics. Ainsi ces derniers crédits ne seraient pas, en principe, influencés par les premiers.

c) Problème de l'eau et inondations.

1. Un commissaire croit qu'il serait possible de résoudre simultanément le problème de l'eau et celui des inondations dans les deux Flandres. Il constate qu'actuellement, 500 millions de m³ d'eau se déversent de cette région dans la mer et que, grâce à l'élargissement du profil des voies navigables existantes et par la construction du canal Comines-Ypres, il sera possible de constituer des réserves d'eau, tout en maintenant les ouvrages d'art existants. Il s'agit, le plus souvent, de travaux de terrassement qui, par conséquent, sont relativement peu onéreux; ils permettraient d'alimenter normalement le canal Gand-Terneuzen. En effet, l'alimentation de ce canal tombe sous l'application de certaines dispositions du Traité belgo-néerlandais de 1960 sur la modernisation du canal. Afin de réduire la salinité de l'eau, il pourrait apparaître nécessaire de prévoir un débit maximum de 10 m³/seconde (soit 864.000 m³ par jour). D'après l'intervenant, les travaux de terrassement en question devraient être exécutés d'urgence, car des inondations se produisent dans le bassin de l'Yser au moins tous les trois ou quatre ans.

Dans sa réponse, le Ministre signale que c'est avec un grand intérêt que l'Administration des Voies hydrauliques a pris connaissance des études réalisées par le commissaire. Le plan, élaboré par lui, est très vaste. Le Ministre profite de cette occasion pour rendre un hommage mérité audit commissaire pour la somme de travail considérable qu'il a consacrée à ses études et pour la vision très large qui les caractérise. Etant donné l'étendue et l'importance de ce plan aux multiples aspects, le Ministre est persuadé que le commissaire sera d'accord avec lui pour admettre que l'Administration des Voies hydrauliques n'aurait pu, avec le faible effectif de ses services et le nombre trop restreint « d'ingénieurs d'étude », disposer du temps nécessaire pour en terminer entièrement l'examen. Un inspecteur général des Ponts et Chaussées a été chargé par la Direction générale de rester en contact avec le commissaire pour préciser tous les aspects du plan proposé.

2. Un commissaire a rappelé au Ministre des Travaux publics l'émoi considérable que le projet de barrage sur la Semois a suscité parmi la population de la région concernée. D'après lui, personne ne songe

de noodzakelijkheid van het aanleggen van watervoorraden in ons land betwijfelt, en de provincie Luxemburg is bereid het hare daartoe bij te dragen, op voorwaarde echter dat de gevraagde inspanning op billijke wijze over het gehele land wordt verdeeld. Luxemburg is een arme provincie, die uitsluitend moet leven van de landbouw en het toerisme. Haar ware rijkdom put zij uit haar water, meer nog dan uit haar bossen. Om een naburig land ervan te laten profiteren, staat men volgens dat commissielid op het punt, de grootst denkbare onrechtvaardigheid te begaan. Een van de schilderachtigste streken zal weldra verzwolgen worden en van de kaart worden geveegd. In plaats van Luxemburg uit haar weinig benijdenswaardige economische positie te helpen, zullen de ontworpen werken, die als reusachtig mogen worden bestempeld, de provincie nog meer verarmen. De ontworpen watervlakte zal meer dan 30 km² beslaan op een plaats die rijk is aan valleien en bossen. Aan de aanleg van dat kunstmatig meer zullen vele miljarden worden besteed, ten koste van de wegeninfrastructuur, waarvan de aanpassing aan de huidige en toekomstige behoeften aanzienlijk zal worden vertraagd. Indien het waar is dat aan de Semois beneden de stuwdam een debiet van nog slechts 3 m³ per seconde zal kunnen worden gelaten, zal aan het toerisme aldaar een zware slag worden toegebracht.

Het commissielid vraagt dan ook of het Departement geen ander middel kan vinden om het water-vraagstuk in België op te lossen. Er wordt onder meer beweerd dat het mogelijk is verscheidene kleine stuwmuren in sommige bijrivieren van de Maas aan te leggen zonder het natuurschoon te schaden. Men zegt ook dat centrales kunnen worden gebouwd voor ontzilt-ting van het zeewater. Ware het niet voldoende, de Maas tussen Luik en Givet 15 à 20 cm te verdiepen? Ware het niet beter geweest een prijsvraag uit te schrijven en dan een keuze te doen onder de mogelijke oplossingen? Heeft men ook oog gehad voor de belan-gen, niet alleen de materiële maar ook de morele, die zullen worden geschaad? Het commissielid wenst eveneens te vernemen wat de Fransen eigenlijk den-ken van de afleiding van het Semoiswater ten gunste van Nederland, aan wie men zou beloofd hebben 20 m³ per seconde te leveren.

Volgens de Minister werden verscheidene plaatsen betrokken bij het onderzoek naar de mogelijkheid tot het aanleggen van grote watervoorraden, en als voor-naamste citeert hij de Semois te Dohan, de Lesse te Daverdisse en de beide Ourthes. Onder die plaatsen biedt de Semois de meeste voordelen: bij gelijke stuw-hoogte kan een grotere hoeveelheid water worden opgeslagen, terwijl anderzijds het debiet van de Maas ten minste vanaf Anseremme op peil zal kunnen wor-den gehouden. Tot nog toe is geen definitieve plaats-keuze gedaan. De verschillende in aanmerking komende plaatsen moeten nog aan een nader onder-zoek worden onderworpen, waarbij rekening zal wor-den gehouden:

— met de plaatselijke omstandigheden: materiële en morele belangen van de bevolking die door de ont-eigeningen wordt getroffen, belangen van de plaatse-lijke openbare besturen, topografische, geologische en hydrologische gesteldheid, herstellen van de verkeers-verbindingen;

à contester la nécessité de créer des réserves d'eau dans notre pays et la province de Luxem-bourg est toute disposée à participer à l'effort national qui doit être consenti dans ce domaine, pour autant toutefois que cet effort soit équitablement exigé de l'ensemble du pays. Tirant ses seules ressources de l'agriculture et du tourisme, le Luxembourg est pau-vre. Sa véritable richesse, plus encore que ses forêts, c'est son eau. Pour en faire bénéficier un pays voisin, on se prépare, d'après ce commissaire, à commettre la plus grave injustice qui soit. L'une des régions les plus pittoresques va être irrémédiablement engloutie et rayée de la carte. Loin d'aider le Luxembourg à sortir de sa situation économique peu enviable, cette réalisa-tion qu'on peut qualifier de gigantesque, va l'appau-vrir davantage. On prévoit une nappe d'eau de plus de 30 km² au détriment des vallées et des bois; on va engloutir de nombreux milliards dans ce lac artificiel au détriment de l'infrastructure routière dont l'adap-tation aux besoins actuels et futurs sera considéra-blement retardée. S'il est vrai que le débit qu'il sera pos-sible de laisser à la Semois n'excédera pas 3 m³ par seconde, les possibilités touristiques de la région située en aval du barrage connaîtront une chute verticale.

Le commissaire demande dès lors si le Département ne peut envisager aucune autre solution pour résoudre le problème de l'eau en Belgique. On dit notamment qu'il serait possible de créer plusieurs petits barrages sur certains affluents de la Meuse, sans enlaidir les sites. On affirme que l'on pourrait créer des centrales de dessalement de l'eau de la mer. Ne suffirait-il pas d'approfondir la Meuse de 15 à 20 cm depuis Liège jus-qu'à Givet? N'eût-il pas été souhaitable de faire appel à un concours d'idées qui aurait permis un choix parmi les solutions possibles? A-t-on pensé aussi aux intérêts non seulement matériels mais aussi moraux qui seront lésés? Le commissaire aimerait également savoir ce que pensent exactement nos voisins français de ce détournement des eaux de la Semois au profit des Pays-Bas auxquels une fourniture de 20 m³ par seconde aurait été promise.

D'après le Ministre, les possibilités offertes par plu-sieurs sites ont été envisagées pour la constitution de grandes réserves d'eau et notamment parmi les plus importantes, celles de la Semois à Dohan, de la Lesse à Daverdisse et des deux Ourthes. Parmi ces sites, celui de la Semois est des plus avantageux: à hauteur de retenue égale, stockage du cube d'eau le plus impor-tant; soutien des débits de la Meuse au moins à partir d'Anseremme. Jusqu'à présent, aucun site n'a été choisi, chacun d'eux devant faire l'objet d'études plus détaillées. Ces dernières seront menées en tenant compte:

— des circonstances locales: intérêts matériels et moraux des populations affectées par les expropria-tions; intérêts des pouvoirs publics locaux; conditions topographiques, géologiques et hydrologiques; rétablis-sement des voies de communication;

— met de te bereiken oogmerken : levering van water voor huishoudelijke en industriële doeleinden, onderhouden van de zomerafvoer der rivieren, beperking van hoge waterstanden, toerisme;

— met de beschikbare middelen en met het algemeen beleid inzake openbare werken.

Ongeacht de gekozen plaatsen zal in de rivier beneden de stuwdam te allen tijde een hoger debiet dan thans worden verzekerd, wat de ontwikkeling van het toerisme in de hand zal werken, terwijl tevens voor een betere salubriteit zal worden gezorgd. Wat de ontziling van zeeewater betreft, verklaart de Minister dat die winningsmethode zich ontwikkelt in gebieden waar men over geen andere winningsmiddelen beschikt dan de zee; de kostprijs van het behandelde en verdeelde water ligt veel hoger dan die van het in België verdeelde water. Voor de naaste toekomst moet dan ook niet worden verwacht dat de winning door ontziling in ons land ingang en uitbreiding zal vinden. Volgens de Minister zal de aanleg van een watervoorraad in de verschillende panden van de Maas, hetzij door de verdieping van de rivier, hetzij door verhoging van het waterpeil, zoals in sommige kanalen gebeurt, een eventuele waterschaarste slechts gedurende enkele dagen kunnen verhelpen. Bovendien zal een zelfs geringe verdieping waarschijnlijk met grote kosten gepaard gaan, want in vele gevallen zal men de rotsbodem onder water moeten doen springen, wat een zeer kostbare onderneming is. Wat de Semois betreft werd geen overleg gepleegd met onze Franse naburen.

Volgens de Minister is de uitschrijving van een prijsvraag voor het zoeken naar de beste oplossingen voor het watervraagstuk a priori niet te verwerpen. Niet tot de openbare besturen behorende personen of instellingen, die niet over de vereiste gegevens beschikken, zouden echter bezwaarlijk deugdelijke voorstellen kunnen doen, waarin rekening is gehouden met alle facetten van het vraagstuk.

3. Wat de overstromingsproblemen betreft, werd door een commissaris gevraagd hoe het staat met de aanbesteding van het pompstation te St-Michiels-Brugge en of het departement ook reeds een oplossing heeft of naar een oplossing zoekt voor het geheel van de streek van Brugge. In zijn antwoord verklaarde de Minister dat de aanbestedingsstukken voor de bouw van een gemaal in de Kerkebeek te Brugge klaar zijn en de aanbesteding in de loop van de eerste helft van dit jaar zal worden uitgeschreven en dat hij aan de bevoegde diensten instructies heeft gegeven om hem binnen een redelijke termijn voorstellen te doen in verband met de oplossing van het vraagstuk der overstromingen in het Brugge.

4. Een lid stelt vast dat de Vesder regelmatig buiten haar oevers treedt, vooral bij hoog water in de Ourthe, waardoor de afvoer van de Vesder wordt geremd en overstromingen worden veroorzaakt, onder meer in de streek van Chênée, met als gevolg onderbreking van het verkeer op de belangrijke verkeerswegen. Nu meent hij te weten dat een aanvang is gemaakt met een studie voor de bouw, zo niet van een autoweg, dan toch van een hoofdverkeersweg van Chênée over Beaufays naar Boncelles. Benevens het klaarblijkelijk nut

— des divers objectifs à atteindre : fournitures d'eau à usage domestique et industriel; soutien des étiages des cours d'eau; réduction de l'importance de certaines crues; tourisme;

— des disponibilités financières et de la politique générale des travaux publics.

Quels que soient les sites retenus, un débit supérieur aux étiages actuels sera garanti, en tout temps, dans le ou les cours d'eau à l'aval du ou des barrages, favorisant ainsi le développement du tourisme, tout en assurant des conditions de salubrité plus favorables que les conditions actuelles. Quant à la dessalinisation de l'eau de mer, il s'agit d'après le Ministre, d'une technique qui se développe dans les contrées où il n'existe aucune ressource en eau autre que la mer; le prix de revient de l'eau traitée et distribuée est très supérieur à celui de l'eau distribuée en Belgique. La pratique de la dessalinisation ne semble donc pas devoir s'implanter et se développer dans l'immédiat dans notre pays. D'après le Ministre, la constitution d'une réserve d'eau dans les divers biefs de la Meuse, soit par approfondissement du plafond, soit par relèvement des flotaisons, de manière analogue à ce qui se fait sur certains canaux, ne permet de faire face à une disette d'eau que pendant quelques jours. De plus, un approfondissement, même minime, risque d'être coûteux; en effet, il ne pourra fort souvent être obtenu que par dérochage sous eau, opération très dispendieuse. En ce qui concerne la Semois, aucun contact n'a été pris avec nos voisins français.

D'après le Ministre, le concours d'idées pour la recherche des solutions les plus rationnelles au problème de l'eau n'est, en principe, pas à rejeter; cependant, il serait malaisé à des personnes ou à des organismes étrangers aux pouvoirs publics et ne possédant pas les données requises, de faire des propositions valables tenant compte de tous les éléments du problème.

3. En ce qui concerne les problèmes relatifs aux inondations, un commissaire a demandé où en est l'adjudication de la station de pompage de Sint-Michiels-lez-Bruges et si le Département a déjà trouvé une solution ou, du moins, s'il recherche une solution pour l'ensemble de la région brugeoise. Dans sa réponse, le Ministre a déclaré que les documents d'adjudication pour la construction d'une station de pompage sur la « Kerkebeek » à Bruges sont prêts, que l'adjudication sera lancée dans le courant du 1^{er} semestre de l'année en cours, et qu'il a donné pour instructions aux services compétents de lui faire dans un délai raisonnable des propositions relatives à une solution du problème des inondations dans la région brugeoise.

4. Un membre constate que la Vesdre déborde régulièrement, notamment lorsque le régime de l'Ourthe gonfle, ce qui empêche l'écoulement des eaux de la Vesdre et provoque des inondations, notamment dans la région de Chênée, qui ont pour effet de couper des voies de communications importantes. Or, il croit savoir que les études ont été entamées en vue de la construction, sinon d'une autoroute, du moins d'une route de grand trafic entre Chênée-Beaufays et Boncelles. Outre l'intérêt évident de cette nouvelle liaison

van die nieuwe wegverbinding als ontlastend voor het verkeer, lijkt het vak Chênée-Liège hem van bijzonder belang omdat het zou worden aangelegd op een zodanig peil, dat het ook bij overstromingen nog bruikbaar zou zijn, zodat het vraagstuk van de verkeersverbindingen in die streek zou zijn opgelost.

In zijn antwoord erkent de Minister het ontegensprekelijk nut van de wegverbinding Chênée-Beaufays-Tilff, die gelijkenis zal vertonen met een autoweg. Hij denkt om de eerstkomende gelegenheid gebruik te maken om de bouw van dat kunstwerk aan te vatten, dat van zeer grote betekenis is voor het verkeer in de agglomeratie van Luik. Thans is het echter niet mogelijk daarvoor de nodige kredieten uit te trekken, omdat alle beschikbare middelen bestemd worden voor de Waalse autoweg, die absolute voorrang heeft.

C. Gebouwen.

1. Voor de gebouwen werden klachten geuit door commissarissen die tot verschillende landstrekken behoren. Een lid vestigde de aandacht op het feit dat men met één miljoen per inschrijving niets kan doen. Andere sommen zijn ook weinig realistisch. Voor de rijkswacht had men verleden jaar 85 miljoen voorzien. Thans voorziet men 30 miljoen. Dezelfde opmerking geldt ook voor andere inschrijvingen.

Volgens de Minister zijn er in het kader der inflatiebestrijding voor de gebouwen de grootste inkrimpingen gebeurd. De infrastructuur voor de wegen en de waterwegen moet bij prioriteit doorgaan. De kredieten voor de gebouwen hebben soms betrekking op de studies. De kredieten zullen gebruikt worden in overleg met de betrokken Ministers.

2. Voor verdere gegevens nopens de kredieten voor gebouwen, verwijst Uw verslaggever naar de artikels-gewijze bespreking en meer bepaald naar :

— artikel 9 voor de uitgaven voor huur van gebouwen;

— artikel 65.501 voor de administratieve wijk;

— artikel 65.502 voor andere rijksgebouwen;

— artikel 65.611, 3° voor gebouwen van de eredienst.

D. Stedebouw en ruimtelijke ordening.

1. Reeds bij de bespreking van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1963 werd in uw Commissie gevraagd hoever het stond met de uitvoering van de wet van 29 maart 1962 (zie blz. 24 tot 30 van het Gedrukt Stuk van de Senaat, zitting 1962-1963, n° 98). Thans werd opnieuw betreurd dat de uitvoerende macht de wet niet snel genoeg toepast. Er werd o.m. gevraagd hoever het staat met de instelling van de Nationale Commissie voor de Ruimtelijke Ordening, van de Regionale Commissies van advies en van de plaatselijke commissies.

au point de vue dégorgeement du trafic, il lui paraît certain que le tronçon Chênée-Liège serait particulièrement important, parce qu'il serait établi à une cote telle que même en cas d'inondation il resterait accessible, ce qui résoudrait le problème des communications dans cette région.

Dans sa réponse, le Ministre a reconnu l'intérêt certain de la liaison Chênée-Beaufays-Tilff qui aura les caractères d'une autoroute. Il compte profiter de la première occasion qui se présentera pour entamer cette construction de grande importance pour la circulation de l'agglomération liégeoise. Il n'est toutefois pas possible de prévoir, actuellement, les crédits nécessaires, étant donné que toutes les possibilités sont réservées à l'autoroute de Wallonie qui a priorité absolue.

C. Bâtiments.

1. En ce qui concerne les bâtiments, des plaintes ont été formulées par des commissaires appartenant à différentes régions du pays. Un membre a souligné le fait que l'inscription d'un million au budget ne permet guère de réalisations importantes. D'autres montants encore dénotent un manque de réalisme. Pour la Gendarmerie, on avait prévu 85 millions l'an dernier. A présent, ce chiffre est réduit à 30 millions. On peut en dire autant d'autres postes budgétaires.

Le Ministre répond que les restrictions les plus importantes concernent les bâtiments, conformément à ce qui a été décidé dans le cadre des mesures anti-inflationnistes. L'infrastructure des routes et des voies navigables doit avoir la priorité. Parfois, les crédits afférents aux bâtiments concernent les travaux d'études. Les crédits seront utilisés avec l'accord des Ministres intéressés.

2. Pour plus de précisions au sujet des crédits affectés aux bâtiments, votre rapporteur renvoie à la discussion des articles, et plus particulièrement :

— à l'article 9, pour les dépenses relatives à la location de bâtiments;

— à l'article 65.501, pour ce qui est de la Cité administrative;

— à l'article 65.502, pour les autres bâtiments de l'Etat;

— à l'article 65.611, 3°, en ce qui concerne les édifices du culte.

D. Urbanisme et aménagement du territoire.

1. Lors de la discussion du budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1963, un commissaire avait déjà demandé où en était l'application de la loi du 29 mars 1962 (voir les pp. 24 à 30 du Doc. n° 98 du Sénat, session de 1962-1963). A présent, un membre se plaint une nouvelle fois du peu de célérité que le pouvoir exécutif met à appliquer la loi. Il a notamment demandé où en était la mise sur pied de la Commission nationale de l'Aménagement du territoire, des commissions consultatives régionales et des commissions locales.

Als antwoord op deze vragen, heeft de Minister aan uw Commissie verslag uitgebracht over *de activiteit in 1964 van het Bestuur van Stedebouw en Ruimtelijke Ordening* :

Dagelijkse werkzaamheden.

Zoals vorig jaar hadden de dagelijkse werkzaamheden van het Bestuur betrekking op het onderzoek van de gemeentelijke plannen van aanleg en op de bouw- en verkavelingsvergunningen.

De dagelijkse werkzaamheden bestonden hoofdzakelijk in het onderzoek van de bouwvergunningen. Nog nooit zijn zoveel ontwerpen, vooral voor hoogbouw in de grote agglomeraties, bij het bestuur en voornamelijk bij het hoofdbestuur ingediend. Klaarblijkelijk is er in de loop van 1964 een enorme toestroming van privaat kapitaal naar onroerende beleggingen geweest. Er zij opgemerkt dat de aanvragen niet alleen uitgingen van eigenaars van oude percelen, die zij door moderne gebouwen wensten te vervangen. Ook speculanten, die geen vierkante meter grond bezaten, dienden bij het bestuur ontwerpen voor hoogbouw in. Zodra zij de principiële instemming met het ontwerp hadden bekomen, gingen zij op zoek naar de nodige kapitalen. Natuurlijk hebben zij vanwege het bestuur in vele gevallen een weigering opgelopen. Zo werden voor de agglomeratie van Brussel alleen, 19 ontwerpen van torengedebouwen afgewezen. Doch het bestuur was niet gerechtigd tegen hen in te brengen dat zij geen eigenaar waren van de gronden en dat zij niet over de middelen beschikten om het ontwerp te verwezenlijken. Dergelijke aanvragen moesten dan ook willens nillens in behandeling worden genomen. In het totaal heeft het bestuur tot einde oktober ongeveer 75.000 bouwaanvragen behandeld.

Het aantal dossiers van verkavelingsvergunningen is eveneens aanzienlijk toegenomen ten gevolge van de vraag naar onroerende beleggingen. Zo werden tot einde oktober 10.309 aanvragen behandeld. Onnodig te zeggen dat de behandeling van dergelijke dossiers, die soms betrekking hebben op aanzienlijke terreinoppervlakten, veel tijd en onderzoekingen ter plaatse vraagt.

Het bestuur heeft die dagelijkse bezigheden verricht met hetzelfde aantal ambtenaren als waarover het in 1946 beschikte, toen de bouwactiviteit maar een peulschil was, vergeleken met wat ze thans is.

Nationaal plan.

Een wens is niet in vervulling gegaan, namelijk de installatie van de Nationale Commissie voor de Ruimtelijke Ordening. De voorzitter en de leden konden in 1964 niet worden benoemd.

Desondanks is het bestuur voortgegaan met het verzamelen van gegevens voor de nationale survey, die de voorstudie van het nationaal plan is. Nieuwe bescheiden werden toegevoegd aan die welke reeds sedert verscheidene jaren bestaan. Ze hebben zowel in België als in het buitenland hetzelfde succes geogenst.

En réponse à ces questions, le Ministre a fait rapport à votre Commission sur l'activité en 1964 de l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du territoire :

Activité journalière.

Comme l'année précédente, l'activité journalière de l'Administration a été consacrée à l'examen des plans communaux d'aménagement et aux permis de bâtir et de lotir.

Ce sont les permis de bâtir qui ont constitué le principal de cette activité journalière. Jamais l'Administration, et spécialement l'administration centrale, n'a été saisie d'autant de projets, surtout en ce qui concerne les constructions en hauteur à ériger dans les grandes agglomérations. Il y a eu manifestement, dans le courant de cette année, un rush des capitaux privés vers les investissements immobiliers. Il faut noter que les demandes n'émanaient pas seulement des propriétaires d'immeubles anciens qu'il fallait convertir en bâtiments modernes, mais aussi de spéculateurs qui, sans posséder un seul mètre carré, soumettaient à l'Administration des projets de building. Une fois en possession d'un accord de principe, ils se mettaient à la recherche des capitaux. Evidemment, l'Administration leur a, le plus souvent, opposé un refus. C'est ainsi que 19 projets de tour ont été rejetés, rien que pour l'agglomération bruxelloise. Mais rien ne permettait à l'Administration de leur objecter qu'ils n'étaient pas propriétaires des terrains et qu'ils n'étaient pas en mesure de réaliser l'opération. Il fallait donc bien instruire également ce genre de demandes. Dans l'ensemble, l'Administration a traité, jusqu'à la fin d'octobre, quelque 75.000 demandes de permis de bâtir.

Quant aux dossiers de permis de lotir, leur nombre a considérablement augmenté en fonction de la demande en investissements immobiliers. C'est ainsi que jusqu'à fin octobre 10.309 demandes ont été traitées. Faut-il souligner à ce sujet que les dossiers de cette nature, intéressant des superficies parfois considérables, demandent beaucoup de temps et de visites sur place pour pouvoir être traités?

L'Administration a assumé ces tâches journalières avec le même nombre d'agents qu'en 1946, époque où l'activité de la construction n'était que l'ombre de ce qu'elle est aujourd'hui.

Plan national.

Il y a un vœu qui ne s'est pas réalisé : l'installation de la Commission nationale de l'Aménagement du Territoire. La nomination du président et des membres n'a pu avoir lieu en 1964.

L'Administration n'en a pas moins continué à recueillir les éléments destinés à l'élaboration du survey national, préface au plan national d'aménagement. De nouveaux documents sont venus s'ajouter à ceux qu'elle a publiés depuis plusieurs années et ont rencontré le même succès tant en Belgique qu'à l'étranger.

Hier moet ook worden vermeld dat het bestuur sedert enkele jaren onverpoosd voortwerkt aan de inventaris van de merkwaardige landschappen voor elke provincie van het land. Die inventarissen worden uitgegeven in de vorm van aantrekkelijke brochures, waarin die landschappen per gemeente worden aangegeven, samen met een korte beschrijving ervan. In de loop van de vorige jaren werden de delen betreffende de provincies Luik, Antwerpen, Namen en West-Vlaanderen uitgegeven en verspreid. Ze genoten een zeer gunstig onthaal. In 1964 is het deel betreffende de provincie Brabant van de drukpersen van het Departement gekomen.

Streekplannen.

Het bestuur is sedert 1947 begonnen met de systematische indeling van België in streekplannen. Over alle bescheiden die reeds zijn opgemaakt, wordt met lof gesproken door de openbare en particuliere instellingen, die er bij de administratie inzage komen van nemen. De studies betreffende Doornik-Aat en Antwerpen-Dijle naderen hun voltooiing.

Zoals men weet, bestaat er nog altijd verschil van mening omtrent de vraag, of de streken moeten samen vallen met de provinciegrenzen, dan wel of ze, integendeel, rekening moeten houden met de uitingen van het economisch en sociaal leven die een bepaald gebied kenmerken. Daarom werden de regionale commissies van advies nog niet in het leven geroepen, ondanks de in de wet uitgesproken wens.

Gewestplannen.

De hierbovenesignaleerde moeilijkheden op het stuk van de streekplannen hebben het bestuur er niet van weerhouden, voort te gaan met de studie van de aanleg der gewesten, d.w.z. van de streekonderdelen. Die studies, die tijdens het jaar 1963 een normaal verloop kenden en leidden tot zeer interessante bescheiden en voorstellen, zijn helaas sedert het begin van 1964 praktisch tot stilstand gekomen. Immers, het bestuur heeft geen gebruik kunnen maken van het krediet van 50 miljoen dat te zijner beschikking was gesteld. Ten gevolge van de bestedingsbeperkingen waartoe door de regering werd besloten, heeft het nauwelijks voor 14.850.000 frank uitgaven kunnen vastleggen. Het is ten eerste wenselijk, dat die toestand niet blijft duren, anders is er gevaar dat de werkgroepen, samengesteld uit in die arbeid gespecialiseerde mensen, zullen uiteenvallen. De 14.850.000 frank die konden worden vastgelegd, kregen volgende bestemming :

Streekplannen.

Antwerpen	7.500.000
West-Vlaanderen	650.000
Moeskroen-Komen	2.000.000

Gewestplannen.

Ardenne	4.500.000
Hoge Venen	200.000

Dans le même ordre d'idées, il y a lieu de signaler également que, depuis quelques années, l'Administration poursuit sans désespérer l'inventaire des sites pour chacune des provinces du pays. La publication de ces inventaires se fait sous forme de brochures attrayantes qui indiquent, pour chaque commune, les sites en question ainsi qu'une description sommaire de ceux-ci. Dans le courant des années précédentes, les volumes consacrés aux provinces de Liège, d'Anvers et de Flandre occidentale ont été publiés et diffusés. Ils ont reçu le meilleur accueil. En 1964, c'est le volume relatif à la province de Brabant qui est sorti des presses du Département.

Plans régionaux.

L'Administration a, depuis 1947, institué systématiquement le découpage de la Belgique en plans régionaux. Tous les documents élaborés font l'objet de considérations élogieuses de la part des organismes publics et privés qui viennent les consulter. Il reste à terminer les études consacrées à Tournai-Ath et Anvers-Dyle.

Comme on le sait, des controverses subsistent toujours en ce qui concerne le point de savoir si les régions devraient coïncider avec les limites provinciales ou si, au contraire, elles devraient tenir compte des phénomènes d'ordre économique et social qui les caractérisent. C'est ce qui fait que les commissions consultatives régionales n'ont pas encore été instituées, malgré le vœu de la loi.

Plans de secteurs.

Les difficultés signalées en matière de plans régionaux n'ont pas empêché l'Administration de continuer l'étude de l'aménagement des secteurs, c'est-à-dire des sous-régions. Malheureusement, ces études, qui s'étaient normalement poursuivies dans le courant de l'année 1963 et avaient abouti à des documents et des propositions extrêmement intéressants, ont été pratiquement interrompues depuis le début de 1964. En effet, l'Administration n'a pu utiliser le crédit de 50 millions qui avait été mis à sa disposition. Des mesures restrictives prises par le Gouvernement lui ont tout juste permis d'engager des dépenses pour 14.850.000 francs. Il est hautement souhaitable que cette situation ne se prolonge pas, car, faute de travail, les équipes constituées de spécialistes dans ce genre de travail risqueraient de se disperser. Les 14.850.000 francs que l'Administration a pu engager, ont été utilisés pour :

Plans régionaux.

Anvers	7.500.000
Flandre occidentale	650.000
Mouscron-Comines	2.000.000

Plans de secteur.

Ardenne	4.500.000
Hautes-Fagnes	200.000

Andere studies zijn aan de gang, die maar zullen kunnen worden voortgezet, zoals wenselijk is, indien men over de nodige geldmiddelen beschikt.

Wet Brunfaut.

Ook hier is het bestuur, wegens de begrotingsbeperkingen waartoe in het begin van 1964 werd besloten, niet kunnen voortgaan met de uitrusting van de tuindorpen en wijken die de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting en de Nationale Maatschappij voor Kleine Landeigendom in 1964 hebben gesticht. Gelukkig heeft de in september genomen regeringsbeslissing het bestuur in staat gesteld, de verloren tijd reeds gedeeltelijk in te halen, en het op de begroting voor 1965 uitgetrokken krediet van 630 miljoen zal het mogelijk maken, de inspanning om de opgelopen vertraging in te halen, in een bevredigend tempo voort te zetten. Het op de begroting uitgetrokken krediet van 400.000.000 frank en het bijkrediet van 70.000.000 frank zijn geheel vastgelegd.

Gesubsidieerde werken.

Het dienstjaar 1964 werd gekenmerkt door een aanzienlijke stijging van de door de aannemers gevraagde prijzen. Met het oog op die staat van zaken heeft de regering besloten, de terbeschikkingstelling van de vastleggingskredieten te spreiden en het totaal van die kredieten zelfs te beperken tot een som beneden het door het Parlement goedgekeurde bedrag. Wat meer bepaald de werken van de lagere besturen betreft, werden inzake de aanbesteding en de uitvoering ervan regelen gesteld bij de omzendbrief van 27 februari 1964, verschenen in het *Belgisch Staatsblad* van 11 maart 1964. Niettegenstaande die maatregelen was er bij vele aanbestedingen onvoldoende mededinging en waren sommige prijzen meer dan 30 % hoger dan de lopende prijzen van het eerste halfjaar van 1962. Dientengevolge moesten vele werken eenmaal en soms zelfs twee- tot driemaal worden heraanbesteed. Die handelwijze schijnt vruchten beginnen te dragen, en de uitslagen van de aanbestedingen der jongste maanden waren merkkelijk gunstiger, zonder daarom volkomen bevrediging te schenken.

Wat de gewone begroting betreft (art. 24-1), is het krediet van 190 miljoen frank (bestemd voor de betaling van het aandeel van het Rijk in de last van de door de lagere besturen aangegane leningen bij het Gemeentekrediet van België) door een begrotingswijziging tot 183 miljoen frank verminderd. Tot 15 december 1964 waren betaald :

als delgingen voor het jaar 1964	37.667.978 frank
als intresten vervallen op het einde van het eerste halfjaar van 1964	62.854.543 frank

De som van de intresten, verschuldigd voor het tweede halfjaar van 1964, en die vóór einde december 1964 moeten worden betaald, bedraagt circa 75 miljoen frank. De betalingen zullen dus in totaal 175 à 180 miljoen frank bedragen.

D'autres études sont en cours, dont l'achèvement ne pourra se poursuivre au rythme voulu que si l'on dispose des moyens financiers nécessaires.

Loi Brunfaut.

En cette matière aussi, les restrictions budgétaires décidées au début de 1964 n'ont pas permis à l'Administration de poursuivre l'équipement des cités et quartiers que la Société nationale du logement et la Société nationale de la petite propriété terrienne ont continué à édifier pendant l'année 1964. Heureusement, la décision gouvernementale prise en septembre a permis à l'Administration de commencer à rattraper le temps perdu, et le crédit de 630 millions prévu au budget 1965 permettra de poursuivre, à un rythme satisfaisant, l'effort réalisé en vue de résorber le retard enregistré. Le crédit de 400.000.000 de francs inscrit au budget et le crédit supplémentaire de 70.000.000 de francs ont été complètement engagés.

Travaux subsidiés.

L'exercice 1964 a été caractérisé par une hausse sensible des prix demandés par les entrepreneurs. Devant cette situation, le Gouvernement a décidé d'étaler la mise à la disposition des crédits d'engagement et même de limiter le total de ces crédits à un montant inférieur à celui voté par le Parlement. En ce qui concerne plus spécialement les travaux des pouvoirs subordonnés, la mise en adjudication et l'exécution ont fait l'objet de la circulaire du 27 février 1964, publiée au *Moniteur belge* du 11 mars 1964. Malgré ces mesures, de nombreuses adjudications ont laissé apparaître un manque de concurrence et des prix en hausse de plus de 30 % par rapport à ceux pratiqués normalement pendant le 1^{er} semestre de 1962. A la suite de quoi, de nombreux travaux ont dû faire l'objet d'une et parfois même de deux ou trois réadjudications. Cette politique semble commencer à porter ses fruits, et les résultats des adjudications des derniers mois ont été nettement plus favorables que précédemment, sans être pourtant encore entièrement satisfaisants.

Quant au budget ordinaire (art. 24-1), le crédit de 190 millions de francs (destiné à assurer le paiement des charges des emprunts contractés par les pouvoirs subordonnés auprès du Crédit communal de Belgique et correspondant à la part de l'Etat) a été réduit à 183 millions de francs par voie de modification budgétaire. A la date du 15 décembre 1964, il avait été payé :

amortissements pour l'année 1964	: 37.667.978 francs
intérêts échus à la fin du 1 ^{er} semestre 1964	: 62.854.543 francs

Le montant des intérêts dus pour le second semestre de 1964 — à payer avant la fin de décembre 1964 — est de l'ordre de 75 millions de francs. Le total des paiements se situera donc entre 175 et 180 millions de francs.

Vooruitzichten voor 1965.

Wat de vooruitzichten voor 1965 betreft, deelde de Minister mede dat :

— de Nationale Commissie voor de Ruimtelijke Ordening in het leven moet worden geroepen;

— de regionale commissies van advies moeten worden samengesteld en geïnstalleerd;

— in overeenstemming met hetgeen hierboven is gezegd, moet voortgewerkt worden aan de reeds begonnen gewestplannen en de studie voor de andere gewesten worden aangevat;

— de commissies van advies voor de agglomeraties van Luik, Antwerpen, Gent en Charleroi moeten worden geïnstalleerd (dat kon in 1964 niet gebeuren wegens de gemeenteraadsverkiezingen, maar de nieuwe gemeenteraden treden op 1 januari 1965 in functie en vanaf dat ogenblik is er niets meer dat de installatie van de commissies van advies voor de agglomeraties kan verhinderen);

— wat de wet-Brunfaut betreft, moet de verhoging van het krediet van 400 tot 630 miljoen ten nutte worden gemaakt om actief voort te gaan met het inhalen van de vertraging.

Daarenboven heeft de Minister de aandacht van Uw Commissie gevestigd op het feit dat op de gewone begroting (art. 24-1) een betalingskrediet van 269 miljoen frank is uitgetrokken (tegen 190 miljoen in 1964). Dat bedrag is gebaseerd op de door het Gemeentekrediet van België verstrekte berekeningen en komt overeen met de last van de « toelagenleningen » die door de lagere besturen werden aangegaan. Aangezien de nieuwe financieringswijze pas in 1960 in werking is getreden, vermeerderd de jaarlijkse last van de « toelagenleningen » nog elk jaar; de termijn voor de delging van bedoelde leningen bedraagt trouwens 20 of 30 jaar.

2. Uit een studie is volgens een commissaris gebleken, dat de grondprijzen bij openbare verkopen sinds 1961, het 3 tot 4-voudige bedragen. Dergelijke toestand heeft een zeer grote weerslag op de programmering inzake sociale woningbouw. Door de betrokken commissaris werd dan ook gevraagd hem in te lichten over de eventuele inzichten van de Regering om in te grijpen in deze ontwikkeling. Het is noodzakelijk dat er bepaalde maatregelen worden getroffen. Is de administratie daarvoor niet gewapend dank zij de wet op de stedenbouw en de ruimtelijke ordening ?

In zijn antwoord op deze vraag, vestigde de Minister de aandacht op het feit dat de abnormale stijging van de grondprijzen gedurende de laatste jaren zijn bijzondere aandacht gaande houdt. Hij wees nochtans erop dat de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en de stedenbouw niet de nodige middelen verschaft om die prijsstijging in 't algemeen tegen te gaan. Zij bevat slechts bepalingen met betrekking tot de onteigeningsvergoedingen. De wet strekt ertoe te verhinderen dat de eigenaar voordeel haalt — een waardevermeerdering — uit de goedkeuring van de plannen van aanleg of uit de uitvoering van werken door eigenaars ondernomen in

Prévisions pour 1965.

En ce qui concerne les prévisions pour 1965, le Ministre a signalé qu'il faut, en 1965 :

— faire procéder à la mise sur pied de la Commission nationale de l'Aménagement du territoire;

— nommer et installer les commissions consultatives régionales;

— continuer, conformément à ce qui a été dit plus haut, l'élaboration des plans de secteur déjà commencés et entamer les études pour les autres secteurs;

— procéder à l'installation des commissions consultatives d'agglomérations pour Liège, Anvers, Gand et Charleroi (ce qui n'a pu être fait en 1964 en raison des élections communales, mais les nouveaux conseils communaux entrent en fonction le 1^{er} janvier 1965 et plus rien dès lors n'empêche l'installation des commissions consultatives d'agglomérations);

— en ce qui concerne la loi Brunfaut, mettre à profit le fait que le crédit a été porté de 400 à 630 millions pour poursuivre activement la résorption du retard.

D'autre part, le Ministre a attiré l'attention de votre Commission sur le fait que le budget ordinaire (art. 24-1) prévoit un crédit de paiement de 269 millions de francs (contre 190 millions de francs en 1964). Ce montant est basé sur les calculs fournis par le Crédit communal de Belgique et correspond aux charges des « emprunts-subsides » contractés par les pouvoirs subordonnés. Comme le système de financement n'est entré en vigueur qu'en 1960, les charges annuelles d'« emprunts-subsides » augmentent encore chaque année, la durée d'amortissement des emprunts en cause étant d'ailleurs de 20 ou de 30 ans.

2. D'après un membre, il résulte d'une étude récente que les prix fonciers en vente publique ont triplé, voire quadruplé, depuis 1961. Cet état de choses a des répercussions très importantes sur la programmation en matière de construction d'habitations sociales. Aussi le commissaire demande-t-il à être informé des intentions du Gouvernement quant à une intervention éventuelle dans ce domaine. Des mesures s'imposent. L'administration n'est-elle pas en mesure d'agir sur la base de la loi relative à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire ?

Répondant à cette question, le Ministre signale que la hausse anormale des prix fonciers a retenu toute son attention au cours des dernières années. Il faut cependant observer que la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme ne lui donne pas les moyens nécessaires pour combattre cette hausse des prix en général. Elle ne contient que des dispositions relatives aux indemnités d'expropriation. La loi tend à éviter que le propriétaire ne profite — par une plus-value — de l'approbation des plans d'aménagement ou de l'exécution des travaux qu'il a entrepris en contradiction avec ces plans. C'est la raison pour laquelle l'article 31 de la loi du 29 mars 1962

strijd met deze plannen. Daarom bepaalt artikel 31 van de wet van 29 maart 1962 dat er — in geval van onteigening — geen rekening mag gehouden worden met de meerwaarde, voortvloeiende uit bestaande plannen van aanleg of uit werken uitgevoerd door de overheid. De waarde van de goederen wordt berekend volgens de feitelijke toestand waarin het goed zich bevindt op het ogenblik van het opstellen van het plan van aanleg dat op het betrokken gebied slaat. Het artikel 32 van de wet wil bovendien beletten dat bij uitbreiding van een woningcomplex, de naburige gronden onmiddellijk een waardevermeerdering ondergaan van zodra een eerste gedeelte van de wijk gereed is; hetzelfde geldt voor de geleidelijke valorisatie van een industriegebied of wanneer een openbaar bestuur nutsvoorzieningen aanbrengt. Daarom bepaalt het artikel 32 dat achtereenvolgende onteigeningen ter uitvoering van de aanlegplannen geacht worden een geheel te vormen op de dag van het eerste onteigeningsbesluit.

Volgens de Minister werken twee factoren echter de algemene prijsstijging in de hand en doen in niet geringe mate afbreuk aan de mogelijkheden vervat in de wet van 29 maart 1962 :

— bij het vaststellen van de onteigeningsvergoeding blijven de meeste rechtbanken spijs alles rekening houden met de toekomstige waarde van het goed, die ze dan beschouwen als de verkoopwaarde,

— de grondspeculatie is een hinderpaal voor de normale en redelijke toepassing van een behoorlijke ordening. De Minister voegde nochtans onmiddellijk eraan toe dat die prijsstijging van de onroerende goederen een algemeen verschijnsel is in West-Europa, ingevolge de concentratie van de bevolking op bepaalde plaatsen. Dat die toestand zich in ons land duidelijker laat aanvoelen, is het normaal gevolg van de kleine oppervlakte van ons grondgebied in vergelijking met de dichtheid van de bevolkingsvestiging.

Volgens de Minister kunnen twee middelen — alhoewel op een beperkte wijze — toch een zekere rem plaatsen op de steeds aanhoudende prijsstijging van de onroerende goederen :

— het eerste middel bestaat erin de openbare besturen in de mogelijkheid te stellen de investeringswerken in de ruime zin van het woord (wegen, riolering, verlichting, gas, water, plantsoenen) te verhalen op de eigenaars van de terreinen die voordeel halen uit de uitgevoerde werken; dit kan gebeuren bij het aanleggen van nieuwe straten, hetzij door toepassing van een gemeentelijke verhaalbelasting, hetzij door die kosten ten laste te leggen van de eigenaar die zijn goed wil verkavelen;

— het tweede middel bestaat erin een actieve grondpolitiek te voeren, zoals dit reeds in bepaalde gemeenten gebeurt; door een systematische politiek van aankoop van gronden om deze na uitvoering van de nodige werken tegen billijke voorwaarden als bouwgrond te verkopen aan particulieren, kunnen de openbare besturen tevens — zonder daarom makelaars in onroerende goederen te worden — de speculatie tegenwerken.

dispose qu'en cas d'expropriation, on ne peut tenir compte de la plus-value provenant de plans d'aménagement existants ou de travaux exécutés par l'autorité. La valeur des immeubles est calculée d'après la situation de fait dans laquelle l'immeuble se trouve au moment de l'élaboration d'un plan d'aménagement de la zone en question. En outre, l'article 32 de la loi entend éviter qu'en cas d'extension d'un complexe d'habitations, les terrains adjacents n'augmentent en valeur dès qu'une première partie du quartier aura été réalisée; la même règle est de rigueur lors de la valorisation progressive d'une zone industrielle ou lorsque l'administration publique effectue les travaux d'équipement. C'est pourquoi l'article 32 dispose que les expropriations consécutives qui doivent permettre l'exécution des plans d'aménagement, sont supposées former un tout au jour du premier arrêté d'expropriation.

Toutefois, d'après le Ministre, deux facteurs concourent à la hausse générale des prix et restreignent sensiblement les possibilités prévues par la loi du 29 mars 1962 :

— dans la fixation de l'indemnité d'expropriation, la plupart des tribunaux continuent malgré tout à tenir compte de la valeur future de l'immeuble, qu'ils considèrent alors comme valeur vénale;

— la spéculation foncière est un obstacle à l'application normale et raisonnable d'un aménagement convenable du territoire. Cependant, le Ministre s'empresse d'ajouter que la hausse des prix des biens immobiliers est un phénomène général en Europe occidentale et qu'elle est due à la concentration de la population dans des lieux déterminés. Si cette situation a des répercussions plus sensibles dans notre pays, c'est, comme il est normal, en raison de la superficie réduite de notre territoire par rapport à la densité de sa population.

D'après le Ministre, deux moyens peuvent être utilisés — encore que dans une mesure limitée — pour freiner quelque peu la hausse continue des prix des biens immobiliers :

— le premier moyen consiste à permettre aux administrations publiques de recouvrer le coût des travaux d'investissement, au sens le plus large du terme (voirie, égouts, éclairage, conduites de gaz et d'eau, plantations), sur les propriétaires des terrains qui ont bénéficié des travaux effectués; cela peut se faire, lors de la construction de nouvelles routes, soit en appliquant la taxe rémunératoire, soit en mettant ces frais à la charge des propriétaires qui veulent lotir leurs biens;

— le deuxième moyen consiste à pratiquer une politique foncière active, comme cela se fait déjà dans certaines communes; en même temps, les administrations publiques peuvent — sans pour autant se muer en agences immobilières — contrecarrer la spéculation par une politique systématique d'achat de terrains en vue de les vendre à des conditions raisonnables comme terrains à bâtir à des particuliers, lorsque les travaux nécessaires auront été exécutés.

Het probleem van het grondbeleid vertoont vele facetten en raakt derhalve de bevoegdheid van verschillende ministeries. De Minister neemt zich voor dit vraagstuk voor te leggen aan een interdepartementeel adviesorgaan.

3. Een commissaris herinnerde aan het wetsvoorstel tot oprichting van een Nationaal Instituut voor de aanleg van het grondgebied (Gedrukt Stuk van de Senaat, buitengewone zitting 1958, n° 42). Volgens deze commissaris wachten sommige middens sedert drie jaar op een regeringsinitiatief terzake, te meer daar de volgens hem gebrekkige toepassing van de wet van 29 maart 1962 volgens spreker elke ernstige regionale politiek onmogelijk maakt.

E. Personeelspolitiek.

Reeds herhaalde malen werd in Uw Commissie aangedrongen op een herwaardering van de overheidsfunctie in het Departement van Openbare Werken (zie o.a. blz. 30 en 31 van het Gedrukt Stuk van de Senaat, zitting 1962-1963, n° 98).

Thans werd nogmaals beklemtoond dat de grote privé-bedrijven aan hun personeel betere werkvoorwaarden geven dan het Departement aan zijn personeelsleden bezorgt. Dit is des te zorgwekkender daar het Departement van Openbare Werken een controlefunctie moet uitoefenen. Hoe kan men rechtvaardigen dat de Staat in zeer ruime mate opdrachten geeft aan privé-studiebureaus en aan zijn eigen trouwe en bevoegde dienaars weigert wat hij ruim uitdeelt aan privé-ingenieurs, terwijl de rijksingenieurs dan nog zullen moeten optreden als raadgevers en controleurs van de plannen?

De Minister heeft uw Commissie erop attent gemaakt, dat in de loop van de laatste twee jaren verscheidene kaderuitbreidingen zijn goedgekeurd, waardoor een verbetering is ingetreden in de positie van het personeel van Openbare Werken. Voorts is, in overeenstemming met het departement van het Openbaar Ambt, een gespecialiseerd ingenieursbureau belast met een volledige studie tot reorganisatie van de diensten. Dat bureau zal binnenkort een definitief rapport neerleggen. Wat meer bepaald het plan betreft om een deel van de ingenieurs die hun legerdienst moeten vervullen, ter beschikking van de diensten van Bruggen en Wegen te stellen, zijn bij de bevoegde autoriteiten reeds stappen gedaan om in de gewenste zin een bruikbaar recept te vinden. Na verscheidene gedachtenwisselingen bleek dat de enige mogelijke oplossing bestaat in een wijziging van de samengevatte wetten op de dienstplicht. Daar die wijziging moet geschieden op de voordracht van de Minister van Binnenlandse Zaken en van het Openbaar Ambt, werd met laatstgenoemde overleg gepleegd, maar het was hem niet mogelijk in te stemmen met de voorstellen die hem met het beoogde doel werden gedaan. Tot nog toe kon geen overeenkomst worden bereikt. Aangaande de regularisatie van de positie van het personeel van het Bestuur van Wederopbouw moet in de eerste plaats worden opgemerkt dat genoemd bestuur sedert de maand juli 1964 een vast kader heeft gekre-

Le problème de la politique foncière présente de multiples aspects et relève dès lors de plusieurs ministères. Le Ministre se propose de le soumettre à un organe de consultation interdépartemental.

3. Un commissaire a rappelé la proposition de loi portant création d'un Institut national d'aménagement du territoire (Doc. n° 42 du Sénat, session extraordinaire de 1958). D'après ce commissaire, certains milieux attendent depuis trois ans une initiative gouvernementale en la matière, d'autant plus que l'application défectueuse de la loi du 29 mars 1962 empêche de suivre une politique régionale sérieuse.

E. Politique du personnel.

A plusieurs reprises déjà, des commissaires ont insisté sur la nécessité de revaloriser la fonction publique au Département des Travaux publics (voir notamment les pp. 30 et 31 du Doc. n° 98 du Sénat, session de 1962-1963).

Des commissaires ont souligné à nouveau le fait que les grandes entreprises privées accordent à leur personnel de meilleures conditions de travail que le Département. La chose est d'autant plus inquiétante que le Département des Travaux publics a une fonction de contrôle à exercer. Comment justifier que l'Etat confie dans une très large mesure l'accomplissement de diverses missions à des bureaux d'étude privés, alors qu'il refuse à ses propres serviteurs, aussi compétents que dévoués, les largesses dont il fait bénéficier des ingénieurs privés, alors que les ingénieurs de l'Etat devront encore remplir le rôle de conseillers et de contrôleurs de l'exécution des plans?

Le Ministre a attiré l'attention de votre Commission sur le fait qu'aux cours des deux dernières années, plusieurs extensions des cadres ont été admises et ont déjà apporté une amélioration à la situation du personnel des Travaux publics. Par ailleurs, une étude complète de réorganisation a été confiée, en accord avec le département de la Fonction publique, à un bureau d'ingénieurs spécialisés. Ce bureau déposera prochainement son rapport définitif. La question particulière d'affecter en partie aux services des ponts et chaussées les ingénieurs qui doivent accomplir leur service militaire, a déjà fait l'objet de démarches auprès des autorités intéressées en vue de trouver une formule efficace dans le sens souhaité. Après plusieurs échanges de vues, il s'est avéré que la solution ne pourrait être trouvée que dans une modification des lois coordonnées sur la milice. Cette modification devant se faire moyennant proposition du Ministère de l'Intérieur et de la Fonction publique, celui-ci a été consulté mais il ne lui a pas été possible d'adhérer aux propositions formulées à cet effet. Jusqu'à présent, aucun accord n'a pu être obtenu. Quand à la régularisation des anciens agents de l'Administration de la Reconstruction, il faut tout d'abord noter que l'Administration de la Reconstruction vient d'être dotée (depuis le mois de juillet 1964) d'un cadre définitif, ce qui a permis de donner une solution à la désignation des agents chargés de continuer la

gen, waardoor een oplossing kon worden gevonden voor de tewerkstelling van personeel dat belast is met de voortzetting van de ondernomen taak. Voor het personeel van Wederopbouw dat in overtal is en bij andere diensten is gedetacheerd, zullen maatregelen tot *wedertewerkstelling* moeten worden genomen. In dat verband zijn bij de Dienst van Algemeen Bestuur van het departement van het Openbaar Ambt voorstellen ingediend om een redelijke uitkomst te vinden. Genoemde dienst moet nu de kwestie onderzoeken en het Ministerie van Openbare Werken wacht op de uitslag van dat onderzoek, maar naar het oordeel van het Algemeen Bestuur betreft het hier een vrij netelig vraagstuk.

F. Verhoudingen tussen verschillende kredieten.

1. Volgens de gegevens die beschikbaar waren op 22 december 1964, verhouden verschillende kredieten voor 1964 en 1965 zich als volgt :

mission entreprise. Le personnel de la Reconstruction en surnombre et détaché dans d'autres services, devra être l'objet de mesures de *réaffectation*. Dans cette optique, des propositions ont été introduites auprès du Service d'Administration générale dépendant du département de la Fonction publique en vue d'arriver à une solution acceptable. Ce service doit maintenant étudier les propositions et le département des Travaux publics attend la conclusion, mais de l'avis de l'Administration générale, il s'agit d'un problème fort délicat.

F. Proportions entre divers crédits.

1. D'après les indications disponibles au 22 décembre 1964, les proportions entre divers crédits se présentent comme suit, pour les exercices 1964 et 1965 :

Besturen en artikels	Voorzien op begroting 1964	Overdracht van 1963	Totaal vastleggings- mogelijkheden in 1964	Vastgelegd einde 1964	Niet aangewend krediet op 22 december 1964	Voorzien op begroting 1965
—	—	—	—	—	—	—
<i>Administrations et articles</i>	<i>Prévu au budget 1964</i>	<i>Reports de 1963</i>	<i>Total possibilités d'engagement en 1964</i>	<i>Engagé fin 1964</i>	<i>Crédit non utilisé au 22 décembre 1964</i>	<i>Prévu au budget 1965</i>

Wegen. — Routes :

441	10.000.000	—	10.000.000	9.556.548	443.452	10.000.000
621	120.000.000	79.694.679	199.694.679	180.029.632	19.665.047	150.000.000
695	—	345.575.068	345.575.068	204.834.554	140.740.514	125.000.000
	130.000.000	425.269.747	555.269.747	394.420.734	160.849.013	285.000.000

Waterwegen. — Voies hydrauliques :

462	2.370.000.000	468.495.070	2.838.495.070	1.928.749.140	909.745.930	1.205.000.000
463	1.480.000.000	785.110.360	2.265.110.360	808.787.463	1.456.322.897	1.170.000.000
474	165.000.000	224.405.170	389.405.170	35.467.253	353.937.917	245.000.000
592	980.000.000	313.509.418	1.293.509.418	1.051.395.049	242.114.369	1.165.000.000
602	110.000.000	89.729.606	199.729.606	87.709.948	112.019.658	110.000.000
603	15.000.000	4.441.924	19.441.924	9.027.528	10.414.396	15.000.000
631	105.000.000	57.529.536	162.529.536	19.104.161	143.425.375	85.000.000
651	100.000.000	114.239.709	214.239.709	12.776.227	201.463.482	155.000.000
694	175.000.000	10.838.587	185.838.587	66.895.356	118.943.231	100.000.000
	5.500.000.000	2.068.299.380	7.568.299.380	4.019.912.125	3.548.387.255	4.250.000.000

Gebouwen. — Bâtiments :

497	—	139.823.332	139.823.332	18.100.331	121.723.001	20.000.000
498	31.500.000	80.000.000	111.500.000	67.369.885	44.130.115	25.000.000
501	570.000.000	50.455.323	620.455.323	156.709.987	463.745.336	320.000.000
502	640.000.000	—	640.000.000	638.917.982	1.082.018	384.000.000
641	—	17.607.458	17.607.458	2.446.840	15.160.618	1.000.000
	1.241.500.000	287.886.113	1.529.386.113	883.545.025	645.841.088	750.000.000

Stedebouw. — Urbanisme :

525	—	12.630.184	12.630.184	7.272.318	5.357.866	15.000.000
561	470.000.000	7.517.120	477.517.120	471.679.936	5.837.184	630.000.000

Besturen en artikels	Voorzien op begroting 1964	Overdracht van 1963	Totaal vastleggings- mogelijkheden in 1964	Vastgelegd einde 1964	Niet aangewend krediet op 22 december 1964	Voorzien op begroting 1965
—	—	—	—	—	—	—
<i>Administrations et articles</i>	<i>Prévu au budget 1964</i>	<i>Reports de 1963</i>	<i>Total possibilités d'engagement en 1964</i>	<i>Engagé fin 1964</i>	<i>Crédit non utilisé au 22 décembre 1964</i>	<i>Prévu au budget 1965</i>
562	—	847.885	847.885	—	847.885	—
563	—	49.282.066	49.282.066	29.984.071	19.297.995	—
566	460.000.000	185.050.768	645.050.768	562.116.898	82.933.870	450.000.000
611-2	—	11.318.141	11.318.141	11.318.141	—	—
611-3	85.000.000	10.038.815	95.038.815	33.724.718	61.314.097	85.000.000
612	50.000.000	—	50.000.000	16.714.181	33.285.819	50.000.000
613	5.000.000	2.346.481	7.346.481	1.675.994	5.670.487	5.000.000
614	20.000.000	2.058.217	22.058.217	20.811.088	1.247.129	35.000.000
661	75.000.000	1.742.423	76.742.423	29.210.841	47.531.582	80.000.000
	1.165.000.000	282.832.100	1.447.832.100	1.184.508.186	263.323.914	1.350.000.000
Allerlei. — <i>Divers</i> :						
671	—	32.613.359	32.613.359	3.076.500	29.536.859	—
692	—	3.391.444	3.391.444	522.625	2.868.819	3.000.000
	—	36.004.803	36.004.803	3.599.125	32.405.678	3.000.000
Totaal Buitengewone Begroting. — <i>Total Budget extraordinaire</i>	8.036.500.000	3.100.292.143	11.136.792.143	6.485.985.195	4.650.806.948	6.638.000.000
Financiering door het Gemeentekrediet van België. — <i>Financement par le Crédit communal de Belgique.</i>	1.200.000.000	—	1.200.000.000	881.530.000	381.470.000	1.100.000.000
Wegenfonds. — <i>Fonds autonome des Routes</i>	5.500.000.000	380.125.000	5.880.125.000	5.053.978.694	826.146.306	5.500.000.000

2. Volgens een commissaris zou men voor de volgende jaren het probleem van de verdeling der kredieten over de wegen, de waterwegen, enz. kunnen bestuderen in een gemengde commissie. Dit lid stelde voor dat uw Commissie voor de Openbare Werken een voorstel zou doen dat de oprichting zou beogen van een gemengde commissie. Als voorbeeld en precedent citeerde hij de Gemengde Commissie voor de Stedebouw die ingesteld werd bij koninklijk besluit van 15 januari 1957.

Op dit voorstel werd in uw Commissie niet verder ingegaan. Volgens een commissaris is men niet genoeg ingelicht over de behoeften van het land. Ook de Minister was pessimistisch nopens de efficiency van de voorgestelde werkmethode.

3. Door een commissaris werd gevraagd of de begroting van 1965 integraal zal verwezenlijkt worden. Volgens hem is er reeds veel opgelost, indien men de verzekering heeft dat de begroting van 1965 integraal zou verwezenlijkt worden.

Volgens de Minister waren de beperkingen bij de uitvoering van de begroting van 1964 voor hem weinig aangenaam. De Minister heeft kredieten maar kan er niet over beschikken. De remming der prijzen heeft nochtans resultaten opgeleverd : voor de zeer grote werken was de inflatie niet zo belangrijk als voor

2. Un commissaire voudrait que l'étude du problème de la répartition des crédits entre les routes, les voies navigables, etc. pour les prochaines années soit confiée à une commission mixte. En conséquence, il suggère à votre Commission de faire une proposition tendant à la création de celle-ci, invoquant à cet égard le précédent de la Commission mixte de l'Urbanisme, instituée par l'arrêté royal du 15 janvier 1957.

Votre Commission n'a pas donné suite à cette suggestion. Un membre a considéré que l'on ne disposait pas d'informations suffisantes sur les besoins du pays. Le Ministre s'est dit lui aussi pessimiste quant à l'efficacité de la méthode de travail proposée.

3. Un commissaire a demandé si le budget de 1965 sera exécuté intégralement. Il estime que beaucoup de problèmes seraient déjà résolus si on avait l'assurance que le budget de 1965 serait intégralement exécuté.

Le Ministre déclare qu'il s'est senti bridé par les restrictions apportées à l'exécution du budget de 1964. En effet, il s'est vu allouer des crédits, mais il ne pouvait pas en disposer. Néanmoins, le freinage des prix a donné certains résultats : pour les travaux très importants, l'inflation n'a pas atteint les mêmes proportions

de kleinere werken; voor de gebouwen was de inflatie de hoogste. In de streken waar de ondernemers niet talrijk zijn, is er weinig concurrentie. De anti-inflatie maatregelen hebben volgens de Minister resultaten opgeleverd. In 1965 wordt in het eerste trimester ongeveer dezelfde regel toegepast als in 1964 (88 % vervangen door 90 %). Later zou een zekere normalisering kunnen intreden. Aanbestedingen zullen doorgaan in de mate dat de toegestane kredieten het toelaten.

4. Een lid betreurt dat men in 1964 geen onderscheid heeft gemaakt tussen productieve en onproductieve investeringen. Nu spreekt men over een « stabilisatie van de vooruitgang ». De kredieten worden voorbehouden voor een conjunctuurpolitiek, zegt men. Heeft men zekere kredieten voorbehouden voor een vertraging der conjunctuur in een bepaalde streek? Heeft men studies over de gereserveerde werken en over de invloed ervan? Bestaan er fondsen? Indien er voor bv. een textielstreek geen fondsen bestaan, dan gaat het volgens spreker over vrome wensen.

5. Zullen de bedragen die voorzien zijn voor het uitvoeren van regionale werken ook nog een vermindering van 10 % ondergaan, zoals dit is gebeurd tijdens het voorbije dienstjaar?

Het antwoord van de Minister luidde bevestigend. Hij verwees trouwens naar de Algemene Toelichting van de begroting van ontvangsten en uitgaven voor het jaar 1965.

6. Indien de Staat de thans gevolgde weg inzake wegenbeleid blijft bewandelen, zal het volgens een commissielid niet mogelijk zijn, de 6.500 km gewone wegen te verbeteren of te moderniseren. Die wegen worden totaal verwaarloosd, omdat men niet over de nodige kredieten beschikt. Van de 6.500 km gewone wegen zijn er 2.500 km die in een behoorlijke staat verkeren of zullen verkeren. Voor de overige 4.000 km is een krediet van 40 miljard vereist, wat bij een spreiding over een periode van 15 jaar neerkomt op een jaarlijks krediet van 2,5 miljard. Hetzelfde lid meent dat iedere provincie voor die verbeteringswerken over 300 miljoen per jaar zou moeten beschikken. Wat de autowegen betreft, worden enkel voor de Waalse autoweg en de E 3 kredieten ter beschikking gesteld. Hetzelfde commissielid meent dat in de toekomst 25 à 30 miljard nodig zullen zijn om die beide autowegen binnen een tijdsbestek van 5 jaar te voltooien. Verder zal zeer binnenkort een aanvang moeten worden gemaakt met de aanleg van de autowegen Brussel-Antwerpen, Brussel-Luik en Brussel-Parijs, waarvan de bouwkosten 17,5 miljard bedragen. De desbetreffende werken zullen over 5 jaar kunnen worden aangevat. Anderzijds is thans praktisch geen krediet beschikbaar gesteld voor de stedelijke wegen. Hetzelfde lid meent dat daarvoor jaarlijks een krediet van 1,5 miljard vereist is. De jaarlijkse begroting voor de wegenbouw zou dus bedragen :

autowegen	4 miljard
gewone wegen	2,5 miljard
stedelijke wegen	1,5 miljard
in totaal	8 miljard

que pour les travaux de moindre envergure; c'est pour les bâtiments que l'inflation a été la plus grande. Il n'y a guère de concurrence dans les régions où les entrepreneurs sont peu nombreux. D'après le Ministre, les mesures anti-inflationnaires ont produit certains résultats. Pour le premier trimestre de 1965, on appliquera à peu près le même principe qu'en 1964 (remplacement des 88 % par 90 %). Plus tard, une certaine normalisation pourrait intervenir. Les adjudications auront lieu dans la mesure où les crédits alloués le permettront.

4. Un membre regrette qu'en 1964, on n'ait pas fait de différence entre investissements productifs et improductifs. A présent, on parle d'une « stabilisation du progrès » et on dit que les crédits sont réservés en vue d'une politique conjoncturelle. A-t-on réservé certains crédits en prévision d'un ralentissement conjoncturel dans une région déterminée? Dispose-t-on d'études sur les travaux réservés et sur leur incidence? Existe-t-il des fonds? Quand il y a pas de fonds disponibles, pour une région textile, par exemple, l'intervenant considère qu'il ne peut s'agir que de vœux pieux.

5. Les montants prévus pour l'exécution de travaux régionaux subiront-ils une nouvelle réduction de 10 %, comme ce fut le cas au cours de l'exercice précédent?

Le Ministre répond affirmativement, renvoyant d'ailleurs à l'Exposé général du budget des recettes et des dépenses pour l'année 1965.

Un membre estime que si l'Etat continue à appliquer sa politique routière actuelle, il ne sera pas possible d'améliorer ou de moderniser les 6.500 km de routes ordinaires. Ces routes sont complètement négligées, parce qu'on ne dispose pas des crédits nécessaires. De ces 6.500 km, 2.500 sont ou seront en bon état. Les 4.000 km restants nécessiteront un crédit de 40 milliards de francs, ce qui représente un crédit de 2,5 milliards par an pendant 15 ans. D'après le même commissaire, chaque province devrait disposer de 300 millions par an pour ces travaux d'amélioration. En ce qui concerne les autoroutes, on ne prévoit que des crédits pour l'autoroute de Wallonie et pour l'E3. Le même commissaire estime que des crédits de l'ordre de 25 à 30 milliards seront nécessaires à l'avenir pour terminer ces travaux endéans les 5 ans. En plus, il faudra entamer très prochainement la construction des autoroutes Bruxelles-Anvers, Bruxelles-Liège et Bruxelles-Paris, nécessitant une dépense de 17,5 milliards. Ces travaux pourront être entamés dans 5 ans. D'autre part, pratiquement aucun crédit n'est actuellement prévu pour les routes urbaines. Le même membre estime qu'un crédit de 1,5 milliard par an serait nécessaire à cet effet. Le budget annuel pour les routes serait donc de l'ordre de :

— autoroutes :	4 milliards
— routes ordinaires :	2,5 milliards
— routes urbaines :	1,5 milliard
total :	8 milliards

Rekent men daarbij de voor die werken uit te voeren onteigeningen, dan komt men tot een begroting van 10 miljard per jaar. Dat is een onoverkomelijke hinderpaal, want de Minister van Financiën zal met een dergelijke begroting zeker niet instemmen. Er moet dus naar een andere oplossing worden gezocht. Voor de autowegen moet aan tolheffing worden gedacht, omdat er naar het schijnt geen ander middel bestaat, vermits de gewone kredieten ontbreken. Kent de Minister een andere uitweg?

Volgens de Minister heeft het commissielid uit een volkomen gegronde en op juiste cijfers berustende redenering het besluit getrokken, dat men financieel de grootste moeite zal hebben om aan de behoeften inzake de wegen- en autowegeninfrastructuur te voldoen. De Minister zelf is principieel niet gekant tegen het tolstelsel. Hij constateert dat er in het buitenland, met name in Italië, generlei verzet tegen rijst, en dat de tolheffing aldaar zodanig is georganiseerd, dat de vlotte afwikkeling van het verkeer geen grote hinder ondervindt. De Minister verklaart verder dat een zeker aantal ambtenaren van het Bestuur der Wegen van zijn departement die oplossing gunstig gezind schijnen te zijn. Maar volgens de Minister is de Belgische publieke opinie er tegen gekant. Men is in het algemeen van oordeel dat de lasten die op de automobilisten drukken, reeds zwaar genoeg zijn opdat zij op een verbeterd wegnnet aanspraak zouden mogen maken zonder verzwaring van die last. Men zou kunnen aanvoeren dat diezelfde automobilisten zonder tegenstribbelen betalen om op de Italiaanse autowegen te rijden, al is de benzinebelasting in dat land veel hoger dan in België. De Minister voegt er echter aan toe, dat hij in die richting niets durft ondernemen zonder eerst nauwkeurig te zijn ingelicht over de wijze waarop het Belgische publiek een dergelijk initiatief zou onthalen.

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING.

TITEL I.

Gewone uitgaven.

Artikel 3 van de tabellen.

Een lid heeft aan de Minister gevraagd of hij niet van mening was dat in iedere provinciale directie een klein laboratorium moet worden ingericht, waarvan de kosten zouden schommelen tussen 1 miljoen en 1,5 miljoen, en met een personeelsbezetting van 3 tot 5 man.

Volgens de Minister vindt dat voorstel vermoedelijk zijn aanleiding in het bestaan van een dergelijk laboratorium te Aarlen, bestemd om ter plaatse kleine problemen te kunnen onderzoeken die bij de uitvoering van de werken rijzen, en die de Minister als « routineproblemen » bestempelt. De reden van de vestiging van een dergelijk laboratorium te Aarlen is, dat die wegendirectie het verst van Brussel verwijderd ligt. Dat laboratorium is echter niet uitgerust voor het verrichten van belangrijke studies, en evenmin voor researchwerk. Voor de grote problemen moet nog altijd een beroep worden gedaan op de gespecialiseerde

Compte tenu des expropriations à réaliser en vue des travaux, ce budget devrait être porté à 10 milliards par an. Cette situation est pratiquement insoluble, car le Ministre des Finances ne marquera certainement pas son accord à ce sujet. Une autre formule doit être recherchée. Pour les autoroutes, il faut dès lors songer à l'instauration du péage, étant donné qu'il ne semble pas y avoir d'autre solution, les crédits normaux faisant défaut. Le Ministre voit-il une autre solution?

D'après le Ministre, le commissaire, partant d'un raisonnement parfaitement valable et correctement chiffré, a conclu qu'on aura les plus grandes difficultés à faire face aux nécessités d'équipement routier et autoroutier. Personnellement le Ministre n'est pas opposé par principe au système du péage. Il constate qu'il ne donne lieu, à l'étranger, et notamment en Italie, à aucune espèce de récrimination et qu'il y est organisé d'une manière qui n'apporte pas d'entrave sensible à la rapidité de la circulation. Le Ministre ajoute que dans son Administration des Routes, un certain nombre de fonctionnaires semblent favorables à cette solution. Mais, d'après le Ministre, l'opinion belge y est hostile. On estime en général, que les charges pesant sur les automobilistes sont suffisamment lourdes pour que ceux-ci puissent bénéficier d'un réseau routier amélioré sans subir pour autant l'inconvénient d'un accroissement des charges. On pourra objecter que ces mêmes automobilistes paient sans rechigner pour utiliser les autostrades italiennes, alors que la taxe sur l'essence, dans ce pays, est beaucoup plus élevée qu'en Belgique. Mais le Ministre ajoute qu'il n'oserait s'engager dans cette voie sans avoir eu l'occasion de connaître au préalable et d'une façon précise, les réactions du public belge à pareille initiative.

DISCUSSION DES ARTICLES.

TITRE I.

Dépenses ordinaires.

Article 3 des tableaux.

Un membre a demandé si le Ministre n'estimait pas nécessaire de doter chaque direction provinciale d'un petit laboratoire dont le coût d'installation varierait entre 1 million et 1,5 million et dont le personnel pourrait être de 3 à 5 agents.

D'après le Ministre, la proposition trouve sans toute son origine dans le fait qu'un tel laboratoire fonctionne déjà à Arlon. Ce laboratoire d'Arlon a été créé pour permettre d'étudier sur place les petits problèmes qui se posent au cours de l'exécution de chantiers, problèmes que le Ministre qualifie de problèmes « de routine ». La raison pour laquelle il a été installé à Arlon, réside dans le fait que cette direction des routes est la plus éloignée de Bruxelles. Mais le laboratoire d'Arlon tel qu'il est conçu n'est pas susceptible d'effectuer des études importantes ni d'agir dans le domaine de la recherche. Pour ces problèmes, l'intervention des ser-

diensten bij de algemene directie van de wegen, die over een veel uitgebreider technisch personeel en over veel kostbaarder materieel beschikken. Voor de andere wegendirecties, die minder ver van Brussel verwijderd liggen, werd het niet wenselijk geacht een laboratorium in te richten zoals dat te Aarlen.

Artikel 9, 3, der tabellen.

1. De uitgaven voor huur en belastingen zijn van 1963 tot 1964 met ongeveer 20 % gestegen, wat dient uitgelegd. De uitgaven voor het departement van Financiën, de Rijkswacht en de Posterijen alleen bereiken 100 miljoen frank ! Hoe komt het dat spijs nieuwbouw de huurkosten steeds stijgen ?

In zijn antwoord vestigt de Minister er de aandacht op, dat de huurprijzen in de huidige omstandigheden geregeld worden verhoogd; sommige huurprijzen zijn aan het indexcijfer gekoppeld, terwijl in de andere gevallen de eigenaar bij het verstrijken van de contractuele huurtermijn een herziening van de huurcondities kan vragen. Het gebrek aan de nodige kredieten voor de bouw van administratieve gebouwen is de reden waarom men jammer genoeg zijn toevlucht moet nemen tot het huren van gebouwen, wil men aan de stijgende vraag naar huisvesting van de Rijksdiensten kunnen voldoen. Zo moesten grote nieuwe gebouwen worden gehuurd voor de onderbrenging van de Ministeries van Nationale Opvoeding en van Economische Zaken. Bovendien moet men bij het verstrijken van een huurcontract bijna altijd een huurverhoging aangaan, omdat rekening moet worden gehouden met de uit een verhuizing voortvloeiende kosten en rendementsverlaging. Volgens de Minister zijn de toegestane huurverhogingen in de regel ten volle verantwoord.

2. Het regeringsamendement bij dit artikel (zie Gedrukt Stuk n° 91) werd, op één stem na, eenparig aangenomen.

Artikel 20, 1, der tabellen.

1. Voor de kosteloze doorgang door de Scheldetunnels is een krediet voorzien van 37.625.000 frank. Is er geen compensatie met een deel der winst op gerealiseerde gronden ?

De Minister heeft de zaak onderworpen aan het Besluit der Domeinen, dat dienaangaande bevoegd is.

2. Een lid wijst erop dat de tol in de bestaande tunnel te Antwerpen werd afgeschaft en dat in de ontworpen nieuwe tunnel evenmin tolgeld zal worden geheven. Hij meent dat vooral de Nederlanders van die maatregel zullen profiteren. Hij vraagt of er geen statistieken bestaan over het Nederlandse automobielverkeer door de bestaande tunnel.

In de statistieken van de Intercommunale Maatschappij van de Linker Scheldeoever is volgens de Minister nooit rekening gehouden met de nationaliteit

vices spécialisés de la direction générale des routes, qui disposent d'un cadre beaucoup plus étoffé de techniciens et d'un matériel beaucoup plus coûteux, reste indispensable. La question de l'éloignement ne se posant pas pour les autres directions des routes, il n'a pas été jugé opportun d'installer dans les autres provinces un laboratoire analogue à celui d'Arlon.

Article 9, 3, des tableaux.

1. Les dépenses afférentes aux locations et impositions ont augmenté d'environ 20 % de 1963 à 1964, ce qui appelle des explications. Les dépenses relatives au département des Finances, à la Gendarmerie et aux Postes se montent à celles seules à 100 millions de francs. Comment se fait-il qu'en dépit des constructions nouvelles, les frais de location sont en augmentation constante ?

Dans sa réponse, le Ministre attire l'attention sur le fait que, dans les circonstances actuelles, les loyers font l'objet d'augmentations régulières; certains sont liés à l'index mais là où ce n'est pas encore le cas, le propriétaire peut, à la fin du délai contractuel, demander une révision des conditions. Le manque des crédits nécessaires pour la construction de bâtiments administratifs est la raison pour laquelle on doit malheureusement recourir aux locations pour faire face aux demandes croissantes de logement des services de l'Etat. C'est ainsi que quelques bâtiments nouveaux importants ont dû être loués en vue de l'installation des départements de l'Education Nationale et des Affaires Economiques. Au surplus, on doit presque toujours accepter, à la fin d'un bail, une augmentation de loyer, parce qu'on ne trouve généralement pas un autre bâtiment, ou parce que pour d'autres bâtiments, on exige un prix encore plus élevé, et aussi parce qu'il doit être tenu compte des frais et des pertes de rendement qu'entraîne un déménagement. D'après le Ministre, les augmentations de loyers accordées sont en général entièrement justifiées.

2. L'amendement gouvernemental relatif à cet article (voir doc. Sénat n° 91) a été adopté à l'unanimité moins 1 voix.

Article 20, 1, des tableaux.

1. Un crédit de 37.625.000 francs a été prévu en vue d'assurer la gratuité du franchissement des tunnels de l'Escaut. N'y a-t-il pas compensation grâce à une fraction du bénéfice réalisé sur les terrains vendus ?

Le Ministre a soumis la question à la Direction des Domaines, qui est compétente en la matière.

2. Un membre attire l'attention sur le fait que l'on a supprimé le droit de passage pour le tunnel actuel à Anvers et que pour le tunnel en construction, ce droit ne sera pas non plus réclamé. Il pense que les Néerlandais seront les grands bénéficiaires de cette mesure. Il demande s'il n'existe pas de statistiques sur l'importance du trafic automobile néerlandais utilisant le tunnel actuel.

D'après le Ministre, dans les statistiques de la Société intercommunale de la rive gauche de l'Escaut, il n'a jamais été tenu compte de la nationalité des véhicules

der voertuigen, die gebruik maakten van de wagentunnel te Antwerpen. Ook toen de tol nog werd geheven werd geen nationaliteit opgetekend. De algemene tellingen van het wegverkeer door de rijksdiensten (1955, 1960 en 1965) houden maar rekening met de nationaliteit op welbepaalde telposten. De telpost Zwijndrecht van de laatste algemene telling van 1960 die het dichtst bij de tunnel ligt, gaf op een totaal van 13.037 voertuigen slechts 642 vreemdelingen hetzij 4,9 %. Onder die 642 waren er echter wel 464 Nederlanders, wat uit te leggen is door het feit dat voor de Nederlanders de gemakkelijkste verbinding naar Zeeuws-Vlaanderen over Antwerpen loopt. Relatief gezien is het aantal Nederlandse weggebruikers die door de tunnel komen, dus volgens de Minister niet heel groot.

Artikel 24, 1, der tabellen.

Er werd gevraagd naar de verdeling *per provincie* van de 114 miljoen voor 1963, 183 miljoen voor 1964 en 269 miljoen voor 1965, en van het globaal bedrag dezer leningen op 31 december 1964 per provincie.

De Minister heeft de vraag gesteld aan het Gemeentekrediet. De bevoegde dienst van zijn departement beschikt niet over de nodige boekhoudkundige gegevens om de onderverdeling per provincie te kunnen geven.

Artikel 26, 1, der tabellen.

Volgens door het Departement verstrekte inlichtingen is de verdeling per provincie van de 915 miljoen onderhoudswerken wegen, enz. voor 1963, en de 529,5 miljoen onderhoudswerken wegen, enz. voor 1964 de volgende :

Verdeling per provincie van de 915 miljoen voor 1963 :

Antwerpen	50,826
Brabant	207,891 (1)
Henegouwen	70,992
Luik	140,015
Limburg	58,547
Luxemburg	75,345
Namen	107,857
Oost-Vlaanderen	72,304
West-Vlaanderen	82,608
	866,385

Het verschil tussen het te verdelen bedrag en de vastgelegde uitgaven, te weten $915 - 866,385 = 48,615$ miljoen, is onder de provincies verdeeld door middel van visumvrije vastleggingen tussen 1 januari en 31 maart 1964.

(1) In die bedragen zijn ook begrepen de uitgaven voor de diensten waarvan de bevoegdheid zich over het gehele land uitstrekt : Onderbouw Wegen, Verkeerstechnische Dienst, Elektriciteit en Elektromechanica.

qui ont utilisé le tunnel pour voitures à Anvers. Même quand le péage était encore perçu, cet élément n'a jamais été noté. Les recensements généraux du trafic routier par les services de l'Etat (1955, 1960 et 1965) ne tiennent compte de la nationalité qu'à certains postes de comptage bien déterminés. Lors du dernier recensement général (1960, le poste de Zwijndrecht, qui est le plus proche du tunnel, a relevé sur un total de 13.037 voitures, un nombre de 642 étrangers, soit 4,9 %. Ce chiffre comprenait 464 Néerlandais, ce qui s'explique par le fait que, pour eux, la liaison la plus facile avec la Flandre Zélandaise passe par Anvers. Relativement parlant, le nombre d'utilisateurs néerlandais du tunnel n'est donc pas très important, déclare le Ministre.

Article 24, 1, des tableaux.

Un commissaire voudrait connaître la répartition *par province* des 114 millions prévus pour 1963, des 183 millions prévus pour 1964 et des 269 millions prévus pour 1965, ainsi que le montant total de ces emprunts au 31 décembre 1964, par province.

Le Ministre a posé la question au Crédit communal. Le service compétent de son département ne dispose pas des éléments comptables qui permettraient de donner la répartition par province.

Article 26, 1, des tableaux.

D'après les renseignements fournis par le Département, la répartition par province des 915 millions affectés en 1963 à l'entretien des routes, etc. et des 529,5 millions affectés en 1964 au même usage se présentait comme suit :

Répartition par province des 915 millions pour 1963 :

Anvers	50,826
Brabant	207,891 (1)
Hainaut	70,992
Liège	140,015
Limbourg	58,547
Luxembourg	75,345
Namur	107,857
Flandre orientale	72,304
Flandre occidentale	82,608
	866,385

La différence entre le montant à répartir et les dépenses engagées, soit $915 - 866,385 = 48,615$ millions a été répartie entre les provinces au moyen d'engagements hors visa entre le 1^{er} janvier et le 31 mars 1964.

(1) Dans ces montants sont également comprises les dépenses pour les services dont la compétence s'étend à l'ensemble du pays : Infrastructure, Trafic routier, Electricité et Electromécanique.

Verdeling per provincie van de 529,5 miljoen voor 1964 :

Antwerpen	33,650	
Brabant	120,480	(1)
Henegouwen	45,817	
Luik	74,789	
Limburg	35,855	
Luxemburg	61,130	
Namen	66,567	
Oost-Vlaanderen	41,100	
West-Vlaanderen	50,112	
	529,500	

Artikel 26, 4, der tabellen.

1. Voor de Maas, het Albertkanaal en het kanaal Gent-Brugge wordt gevraagd de uitgaven te vermelden voor onderhoud in 1963 en 1964.

De volgende bedragen werden vastgelegd (gewoon onderhoud, buitengewoon onderhoud, baggerwerken):

	1963	1964
Maas	34.241.186	22.244.665
Albertkanaal	20.844.474	28.317.233
Kanaal Gent-Brugge	16.362.444	600.927

2. De centrale dijk van Koksijde is volgens een commissaris in een catastrofale toestand. Dat werk is niet omvangrijk. Voorzorgsmaatregelen moeten genomen worden.

Volgens het Departement gaat het hier niet over herstellingswerken maar over een nieuwbouw, namelijk de verlenging van een reeds bestaande dijk naar het midden van het strand toe (verlenging met 189 m). Het ontwerp en de aanbestedingsstukken zijn reeds enige tijd klaar. De Minister deelt mede dat wegens gebrek aan kredieten tot nog toe geen verder gevolg aan de zaak kon worden gegeven.

TITEL II.

Buitengewone uitgaven.

Artikel 65.462 der tabellen.

1. Voor Ringvaart Gent, Kanaal van Charleroi, Beneden-Samber, Boven-Maas, Boven-Schelde, Nete, Dender, Kanaal Kwaadmechelen-Dessel en Durme wordt gevraagd de werken met raming te vermelden die in 1965 voorzien zijn op deze begroting. Voor deze waterlopen zal mits vastlegging der voorziene kredieten nog te betalen (dus uit te voeren) zijn op 1 januari 1966 :

(1) Zie voetnota blz. 30.

Répartition par province des 529,5 millions pour 1964 :

Anvers	33,650	
Brabant	120,480	(1)
Hainaut	45,817	
Liège	74,789	
Limbourg	35,855	
Luxembourg	61,130	
Namur	66,567	
Flandre orientale	41,100	
Flandre occidentale	50,112	
	529,500	

Article 26, 4, des tableaux.

1. Un commissaire demande pour la Meuse, le canal Albert et le canal de Gand à Bruges, le relevé des dépenses affectées aux travaux d'entretien en 1963 et 1964.

Les montants suivants ont été engagés (entretien normal, entretien extraordinaire, travaux de dragage):

	1963	1964
Meuse	34.241.186	22.244.665
Canal Albert	20.844.474	28.317.233
Canal de Gand à Bruges	16.362.444	600.927

2. Un commissaire signale que la digue centrale de Koksijde se trouve en très mauvais état. Il ne s'agit pas d'un travail considérable. Mais des mesures de précaution s'imposent.

D'après le Département, il ne s'agit pas d'une réparation mais d'un travail nouveau, à savoir le prolongement vers le centre de la plage d'une digue déjà existante (prolongement de 189 m). Le projet et les documents d'adjudication pour ce travail sont dressés depuis quelque temps. Le Ministre signale que, faute de crédits, aucune suite n'a pu y être réservée jusqu'à présent.

TITRE II.

Dépenses extraordinaires.

Article 65.462 des tableaux.

1. Pour le canal circulaire de Gand, le canal de Charleroi, la Basse-Sambre, la Haute-Meuse, le Haut-Escaut, la Nèthe, la Dendre, le canal Kwaadmechelen-Dessel et la Durme, un commissaire voudrait savoir, avec les estimations, quels sont les travaux prévus dans le budget de 1965. Pour ces cours d'eau, après engagement des crédits prévus, il restera à payer (et donc à exécuter) au 1^{er} janvier 1966 :

(1) Voir note au bas de la page 30.

618 miljoen aan Ringvaart Gent;
 1.197 miljoen aan Kanaal van Charleroi;
 912 miljoen aan Beneden-Samber;
 334 miljoen aan Boven-Maas;
 302 miljoen aan Boven-Schelde;
 49 miljoen aan Nete;
 124 miljoen aan Dender;
 83 miljoen aan Kanaal Kwaadmechelen-Dessel;
 59 miljoen aan Durme.

Indien de betalingskredieten van 1965 voor volgende jaren worden behouden, voorziet men voor sommige waterlopen werken voor 2 jaar, voor andere waterlopen voor 5 jaar. Is dit normaal? Dit is een programma zonder programma. Ware het niet beter voor iedere waterloop het programma voor de 5 volgende jaren te kennen? Het lid zou willen vernemen of voor alle hierboven voorziene aanbestedingen de aanbestedingsdossiers klaar zijn.

In zijn antwoord op de verschillende gestelde vragen wijst de Minister erop, dat het geacht lid voor sommige waterwegen het verschil heeft berekend tussen het toegelaten maximumbedrag van de vastleggingskredieten en dat van de betalingskredieten, en daaruit, aan de hand van het voor 1965 uitgetrokken betalingskrediet, de duur van de uit te voeren werken heeft afgeleid. De uitvoeringsduur mag niet op die wijze worden bepaald, maar kan natuurlijk van geval tot geval verschillen, hetzij wegens de omvang van de werken, hetzij om dwingende economische redenen. Het programma voor iedere waterweg zal worden opgenomen in de tweede wet op de economische expansie, die slaat op de periode 1966-1970. De stukken voor de voorgenomen aanbestedingen zijn nog niet klaar. Anderzijds heeft de Minister de volgende lijst verstrekt van de werken die op het programma van de begroting voor 1965 staan :

Ringvaart te Gent (165.000.000).

Westervak :

Verkeersbrug W 4	15.000.000
Verkeersbrug W 23	10.000.000
Keersluis K 1	17.000.000
Verkeersbrug W 22	10.000.000
Verkeersbrug W 2	13.000.000

Zuidervak :

Sluis E 4	45.000.000
Rechtstrekking Zeeschelde	10.000.000
Stuw B 4 — Elektromechanische inrichting	25.000.000

Noordervak :

Wegen	20.000.000
-----------------	------------

Kanaal Charleroi-Brussel (75.000.000).

Voltooiingswerken :

Aanleggen van een klaarbekken voor de Hain te Klabbeek	10.000.000
--	------------

618 millions pour le canal circulaire de Gand;
 1.197 millions pour le canal de Charleroi;
 912 millions pour la Basse-Sambre;
 334 millions pour la Haute-Meuse;
 302 millions pour le Haut-Escaut;
 49 millions pour la Nèthe;
 124 millions pour la Dendre;
 83 millions pour le canal Kwaadmechelen-Dessel;
 59 millions pour la Durme.

Si les crédits de paiement de 1965 sont maintenus pour les années suivantes, on prévoit pour certains cours d'eau des travaux pour 2 ans et, pour d'autres, des travaux pour 5 ans. Est-ce normal? C'est là un programme sans programme. Ne serait-il pas préférable de connaître pour chaque cours d'eau le programme pour les 5 années suivantes? L'intervenant voudrait savoir si les dossiers d'adjudication sont prêts pour toutes les adjudications précitées.

Répondant à ces questions, le Ministre a signalé que l'honorable membre a calculé, pour certains cours d'eau, la différence entre le plafond autorisé des crédits d'engagement et le plafond autorisé des crédits de paiement et en a déduit, sur base du crédit de paiement en 1965, la durée des travaux à exécuter. La durée des travaux ne peut pas être déterminée de cette façon, elle peut évidemment être différente d'un cas à l'autre, soit en raison du volume des travaux, soit en raison d'impératifs économiques. Le programme par cours d'eau sera donné dans la deuxième loi d'expansion économique, qui couvrira la période 1966-1970. Les documents d'adjudication pour les adjudications prévues ne sont pas encore prêts à ce jour. D'autre part, le Ministre a fourni la liste suivante des travaux prévus au budget de 1965 :

Canal circulaire de Gand (165.000.000).

Section Ouest :

Pont-route W 4	15.000.000
Pont-route W 23	10.000.000
Ecluse de garde K 1	17.000.000
Pont-route W 22	10.000.000
Pont-route W 2	13.000.000

Section Sud :

Ecluse E 4	45.000.000
Rectification de l'Escaut maritime	10.000.000
Barrage B 4 — Equipement électromécanique	25.000.000

Section Nord :

Routes	20.000.000
------------------	------------

Canal Charleroi-Bruxelles (75.000.000).

Travaux de parachèvement :

Création d'un bassin de décantation pour le Hain à Clabecq	10.000.000
--	------------

Aanleggen van een wegverbinding, 1 ^o gedeelte, rechtoever :		Etablissement d'une liaison routière, 1 ^{re} partie — rive droite :	
weg van Courcelles naar Grands Sarts — weg van Grands Sarts naar Petits Sarts	13.500.000	route de Courcelles à Grand Sarts route de Grands Sarts à Petits Sarts	13.500.000
Verbetering van de jaagpaden en tegenjaagpaden :		Amélioration des chemins de halage et de contre-halage :	
tussen de sluizen 2F en 3F	7.500.000	entre les écluses 2F et 3F	7.500.000
tussen Viesville en Gouy	15.000.000	entre Viesville et Gouy	15.000.000
Voetbrug van de Cimetière te Pont-à-Celles	4.000.000	Passerelle du Cimetière à Pont-à-Celles	4.000.000
Aanleggen van groene ruimten op de terreinen op de linkeroever tussen de voetbrug en de brug te Luttre	5.000.000	Aménagement en espaces verts de terrains situés en rive droit entre la passerelle et le pont de Luttre	5.000.000
Wegverbinding tussen Ronquières en de autoweg Brussel-Parijs	20.000.000	Liaison routière Ronquières-autoroute Bruxelles-Paris	20.000.000
<i>Beneden-Samber (380.000.000).</i>		<i>Basse-Sambre (380.000.000).</i>	
Normalisatie tussen Farciennes en Aiseau, opruiming van de sluis te Moignelée inbegrepen	165.000.000	Normalisation entre Farciennes et Aiseau, y compris la suppression de l'écluse de Moignelée	165.000.000
Normalisatie tussen Auvelais en Ham, de aanleg van een zwaaiikom inbegrepen	100.000.000	Normalisation entre Auvelais et Ham, y compris la construction d'un bassin de virement	100.000.000
Normalisatie tussen Ham en Mornimont, bouw van de verkeersbrug Ham-sluis inbegrepen	100.000.000	Normalisation entre Ham et Mornimont y compris la construction du pont-route de Ham-écluse	100.000.000
Diverse verdiepingswerken (1 ^{ste} gedeelte)	10.000.00	Approfondissements divers (1 ^{re} tranche)	10.000.000
Verhogen van de spoorbrug te Marchienne-au-Pont	5.000.000	Relèvement du pont-rails à Marchienne-au-Pont	5.000.000
<i>Boven-Schelde (190.000.000).</i>		<i>Haut-Escaut (190.000.000).</i>	
Spoorbrug te Oudenaarde :		Pont de chemin de fer à Oudenaarde :	
onderbouw	10.000.000	infrastructure	10.000.000
bovenbouw	15.000.000	superstructure	15.000.000
Baanwerken	17.000.000	Travaux de voie	17.000.000
Profilering te Oudenaarde	25.000.000	Calibrage à Oudenaarde	25.000.000
Profilering tussen Outrijve en Kerkhove	84.000.000	Calibrage entre Outrijve et Kerkhove	84.000.000
Profilering tussen Vault en Doornik	39.000.000	Calibrage entre Vault et Tournai	39.000.000
<i>Beneden-Nete (20.000.000).</i>		<i>Nèthe inférieure (20.000.000).</i>	
Profilering	20.000.000	Calibrage	20.000.000
<i>Dender (100.000.000).</i>		<i>Dendre (100.000.000).</i>	
Stuwcomplex te Dendermonde	100.000.000	Ecluse barragée à Termonde	100.000.000
<i>Kanaal Kwaadmechelen-Dessel (75.000.000).</i>		<i>Canal Kwaadmechelen-Dessel (75.000.000).</i>	
Verbredingswerken te Kwaadmechelen en Olmen	75.000.000	Travaux d'élargissement à Kwaadmechelen et à Olmen	75.000.000
<i>Durme (30.000.000).</i>		<i>Durme (30.000.000).</i>	
Vergaarkom VIII — Aanpassingswerken aan de overlaat	29.000.000	Bassin réservoir VIII — Travaux d'aménagement au déversoir	29.000.000
Voorlopige brug te Lokeren	1.000.000	Pont provisoire à Lokeren	1.000.000

2. Voor de *Ringvaart* worden slechts de helft van de vastleggingskredieten in betalingskredieten omgezet. Bewijst dat niet, dat er nog belangrijke werken moe-

2. Pour le *canal circulaire* de Gand, la moitié seulement des crédits d'engagement est convertie en crédits de paiement. N'est-ce pas la preuve qu'il reste encore

ten aangevat worden? Volgens vroegere beloften en speciale wetten moest de Ringvaart nu reeds volledig af zijn. Wanneer zal bij voorbeeld de uitbaggering van het Wester- en Zuidervak, die reeds sedert maanden aanbesteed werd, een aanvang nemen? Wanneer wordt de belangrijke brug Drongense Steenweg aanbesteed? Kortom, welk is het tijdschema voor de volledige afwerking?

Door de Minister werden volgende inlichtingen verstrekt:

In de werken voor het graven van de tijarm en het Scheldekanaal en het westervak zijn niet alleen de baggerwerken begrepen, maar ook de uitvoering van een oeververdediging in betondamplanken. Met de vervaardiging van de damplanken is reeds begonnen. De eigenlijke graafwerken konden nog niet worden aangevat wat de tijarm en het Scheldekanaal betreft, omdat de gronden nog niet onteigend waren. Die gronden zijn echter einde 1964 ter beschikking gesteld, zodat met de graafwerken eerlang een aanvang zal worden gemaakt. Hetzelfde geldt voor het zuidervak. De voor het storten van de baggerspecie benodigde gronden zijn beschikbaar geworden, zodat ook daar weldra met de baggerwerken zal kunnen worden begonnen.

De aanbesteding van de bouw van brug W4 in de Drongense Steenweg is in uitzicht gesteld voor 1965.

De werken van het zuider- en westervak zullen terzelfder tijd klaarkomen, en rekening houdend met de voorgeschreven uitvoeringstermijnen mag de voltooiing worden verwacht voor 1968.

De Minister doet verder opmerken dat al de werken die de indienststelling van de Ringvaart moeten toelaten, aanbesteed zijn. Er doen zich zekere moeilijkheden voor ingevolge het niet tijdig ter beschikking stellen van de gronden, zodat de reeds aangeduide aannemer nog geen aanvang heeft kunnen maken met de werken. De nodige schikkingen worden evenwel getroffen opdat dit binnen afzienbare tijd zou kunnen geschieden. Het ontbrekend betalingskrediet om de reeds vastgelegde werken te vereffenen moet niet noodzakelijkerwijze op de begrotingen van 1966 en 1967 een bedrag van 175 miljoen frank vertegenwoordigen. Gezien de werken in 1968 beëindigd zullen zijn, dient volgens de Minister een gemiddeld betalingskrediet van 200 miljoen frank op de volgende begrotingen voorzien te worden.

3. Voor de *Zeeschelde tussen Gent en Antwerpen* bedraagt het oorspronkelijk programma 1.200.000.000 fr. Daarvan zal slechts 212.048.000 frank vastgelegd zijn einde 1965. Wat werd er in het oorspronkelijk programma voorzien, dat nog op uitvoering wacht? Is daar ook in begrepen het bevaarbaar maken der Schelde van Dendermonde tot Gent voor schepen van 2.000 ton (thans 600 ton)? Of wordt er een kanaal voorzien van Temse over Lokeren en de Moervaart naar het Zeekanaal van Gent-Terneuzen?

In zijn antwoord op die vragen heeft de Minister erop gewezen dat het programma van de werken niet enkel de geschiktmaking van de Zeeschelde tussen

des travaux importants à entamer? Suivant les promesses faites dans le passé et d'après les lois spéciales prises en la matière, le canal circulaire aurait dû être achevé à l'heure actuelle. Quand commenceront notamment le dragage des tronçons ouest et sud dont l'adjudication remonte à plusieurs mois? Quand mettra-t-on en adjudication le pont important de la « Drongense steenweg»? Bref, quel est le calendrier pour l'achèvement complet?

Le Ministre a fourni les renseignements suivants:

Les travaux pour le creusement du bras de marée et le canal de l'Escaut et du tronçon ouest, comprennent non seulement les travaux de dragage mais l'installation d'une protection des rives en palplanches de béton. La fabrication des palplanches a déjà été entamée. Les travaux de creusement proprement dits n'ont pas encore commencé en ce qui concerne le bras de marée et le canal de l'Escaut parce que les terrains à exproprier n'étaient pas disponibles. Ces terrains ont toutefois été mis à disposition fin 1964 et les travaux de creusement seront donc entamés prochainement. Ceci est également valable pour le tronçon sud. Les terrains nécessaires au déversement des matières de creusement sont devenus libres de sorte que là aussi, les travaux de dragage pourront bientôt commencer.

L'adjudication pour la construction du pont W 4 à la chaussée de Drongen est prévu pour 1965.

Les travaux aux tronçons sud et ouest seront terminés en même temps et, vu les délais d'exécution imposés, cela peut être attendu pour 1968.

Par ailleurs, le Ministre fait remarquer que tous les travaux devant permettre la mise en service du canal circulaire ont été mis en adjudication. On se heurte à certaines difficultés dues au fait que les terrains ne sont pas mis à temps à la disposition de l'entrepreneur qui, quoique désigné, n'a pu entamer les travaux. Toutefois, les dispositions nécessaires sont prises pour pouvoir entamer les travaux dans un proche avenir. Le crédit de paiement qui manque pour liquider les travaux déjà engagés ne doit pas nécessairement représenter, sur les budgets de 1966 et 1967, un montant de 175 millions de francs. Etant donné que les travaux seront terminés en 1968, le Ministre estime qu'il y a lieu de prévoir un crédit de paiement moyen de 200 millions de francs sur les budgets suivants.

3. Pour ce qui concerne l'*Escaut entre Gand et Anvers*, le programme initial prévoit 1.200.000.000 de francs. Sur ce montant ne seront engagés fin 1965 que 212.048.000 francs. Que reste-t-il encore à exécuter des travaux prévus au programme initial? Celui-ci comprend-il aussi les travaux de mise au gabarit de 2.000 tonnes (actuellement 600 tonnes) de la section de l'Escaut entre Termonde et Gand? Sinon prévoit-on un canal de Tamise via Lokeren et le Moervaart vers le canal maritime Gand-Terneuzen?

Répondant à ces questions, le Ministre a signalé que le programme des travaux comprend, outre la mise au gabarit pour des bateaux de 2.000 T. de l'Escaut mari-

Gent en Dendermonde en van de Rupel tussen de Nete-
mond en Rupelmonde voor 2.000 ton-schepen om-
vat, maar tevens de verzwaring en eventueel de verho-
ging der dijken van het aan tijz onderhevige gedeelte
van de Schelde en haar bijrivieren. Een kanaal « van
Temse over Lokeren en de Moervaart naar het zee-
kanaal Gent-Terneuzen » zou in verband met een
eventuele regionale nijverheidsontwikkeling als een
verkeersader van vitaal belang kunnen worden be-
schouwd. De technische mogelijkheden voor het gra-
ven van dat kanaal zullen worden onderzocht voor
zover de toekomstige ontwikkeling van de economische
behoeften op nationaal vlak de aanleg van die water-
weg dringend noodzakelijk mocht maken.

1. Voor de *Bovenschede* wordt een grote achterstand
vastgesteld. Wanneer wordt b.v. met de rechtekking
der Schelde in Gavere begonnen? Verder werd het
tijdschema van volledige afwerking gevraagd (traverse
in Doornik inbegrepen).

Volgens de Minister moeten in het programma van de
werken tot aanpassing van de Boven-Schede twee
fasen worden onderscheiden: een eerste die tot doel
heeft de vaart met 1350 ton-schepen *mogelijk* te maken,
gevolgd door een tweede, om te voorzien in een *gemak-
kelijke vaart*. De eerste fase zal in 1968 uitgevoerd
zijn, terwijl de tweede pas na 1970 zal kunnen klaarkomen.
De aanbesteding voor de rechtekking van de
traverse van de Boven-Schede in Gavere zal waar-
schijnlijk in 1966 worden gehouden.

Het herbouwen van de traverse van de Schelde in
Doornik werd aangevangen op een tijdstip, toen er nog
geen sprake was van een bevaarbaarmaking voor sche-
pen van 1350 ton, maar wel van een bevaarbaarma-
king voor schepen van 600 ton. Dat legt volgens de
Minister uit dat deze traverse niet volledig in overeen-
stemming is met de in 1954 door de Europese Confe-
rentie van de Ministers van Verkeer vastgestelde nor-
men voor de scheepvaartwegen van 1350 ton. Dat is
n.l. het geval voor drie bruggen, n.l. de « Pont à Pont »,
de « Pont des Trous » en de « Pont des Roulages ». Dat
neemt evenwel niet weg dat de traverse van Doornik,
zoals ze er nu voorkomt, reeds doorgang zou kunnen
verlenen aan deze grote binnenvaartuigen, wel te ver-
staan mits een zekere reglementering, waaronder bv.
het kruisings- en ophopingsverbod in bepaalde secties,
en de beperking van het meren. Aangezien het er vol-
gens de Minister eerst op aankomt de Borinage toe-
gankelijk te maken voor de 1350-tonners, kan aan het
aanpassen of herbouwen van sommige kunstwerken te
Doornik volgens de Minister slechts gedacht worden
wanneer de voltooiing van al de andere modernise-
ringswerken van de Schelde in het verschiet ligt. In
principe hoeft de traverse van Doornik niet breder
opgevat te worden dan de rest van de Bovenschede en
het kanaal naar de Borinage. Alleen waar meergele-
genheden voorzien worden, n.l. aan de Quartier St-Jean
en aan de Port Fluvial, hoeft een overbreedte voorzien
te worden. De dringendheid van de aanpassing van de
bovenvermelde drie kunstwerken zal volgens de Minis-
ter door de intensiteit van de vaart met grote schepen
uitgezonderd worden. Het is nog niet goed uitgemaakt
hoe deze aanpassing in feite zal gebeuren, doch één

time entre Gand et Termonde et du Rupel entre l'em-
bouchure de la Nèthe et Rupelmonde, le renforce-
ment et éventuellement l'exhaussement des digues de
la partie de l'Escaut et de ses affluents exposés à la
marée. Un canal « de Tamise via Lokeren et le Moer-
vaart vers le canal maritime Gand-Terneuzen » pour-
rait être considéré comme une artère vitale de trafic
pour un éventuel développement industriel régional.
Les possibilités techniques de creusement de ce canal
seront examinées pour autant que la nécessité en appa-
raisse impérieusement à la lumière de l'évolution fu-
ture des besoins économiques sur le plan national.

4. Pour le *Haut-Escaut*, on enregistre un retard con-
sidérable. Quand, par exemple, entamera-t-on les tra-
vaux de rectification de l'Escaut dans la traverse de
Gavere? Le même commissaire désirerait connaître
le calendrier de l'achèvement complet (y compris la
traverse de Tournai).

D'après le Ministre, il faut distinguer deux phases
dans le programme des travaux de calibrage du Haut-
Escaut: la première destinée à rendre *possible* la navi-
gation de bateaux de 1.350 T. suivie de la seconde,
qui devra rendre cette *navigation aisée*. La première
phase sera réalisée en 1968 tandis que la seconde phase
ne pourra être terminée qu'après 1970. L'ad-
judication pour la rectification de la traverse du Haut-
Escaut à Gavere sera probablement lancée en 1966.

Le réaménagement de l'Escaut dans la traverse de
Tournai a été entrepris à un époque où il n'était pas
encore question de mettre le fleuve au gabarit de
1.350 tonnes, mais bien à celui de 600 tonnes. C'est
ce qui, d'après le Ministre, explique le fait que ladite
traverse n'est pas entièrement conforme aux normes
fixées en 1954 pour les voies navigables de 1.350 ton-
nes par la Conférence européenne des Ministres des
Transports. C'est le cas pour trois ponts, à savoir le
Pont à Pont, le Pont des Trous et le Pont des Rou-
lages. Cela n'empêche pas que la traverse de Tournai,
dans son état actuel, pourrait déjà permettre le passage
des bateaux de 1.350 tonnes pour autant que soient
pris certains règlements interdisant le croisement et
le trématage dans certaines sections et limitant l'amar-
rage. Etant donné, dit le Ministre, qu'il importe avant
tout de rendre le Borinage accessible aux bateaux de
1.350 tonnes, on ne pourra songer à adapter ou à
reconstruire certains ouvrages d'art à Tournai que
lorsque tous les autres travaux de modernisation de
l'Escaut seront en voie d'achèvement. En principe, la
traverse de Tournai n'a pas besoin d'être plus large
que le reste du Haut-Escaut et que le canal du Bori-
nage. Ce n'est que là où sont prévus des postes d'ac-
costage, notamment au Quartier St-Jean et au Port
Fluvial qu'une surlargeur s'impose. Le Ministre estime
que c'est l'intensité de la navigation des grands
bateaux qui décidera de l'urgence de l'adaptation des
trois ouvrages d'art précités. On ne sait pas encore
exactement comment cette adaptation sera réalisée,
mais un fait est certain: la construction d'un con-
tournement de Tournai coûterait beaucoup plus cher et
entraînerait des inconvénients beaucoup plus graves

feit staat volgens de Minister vast, nl. dat het aanleggen van een omleiding rond Doornik ontzaglijk meer zou kosten en meer bezwaren zou meebrengen, dan de aanpassing van de huidige loop van de rivier, zelfs al moesten al de bestaande bruggen herbouwd worden.

5. Op de begroting 1965 moet men verschillende tientallen miljoenen voorzien voor de rechtekking van de doortocht van de *Boven-Schelde in Oudenaarde*. Immers in 1964 werd er *niets* aanbesteed en de aanbesteding van vroegere jaren vordert. In dit verband vroeg een commissaris welk bedrag voorzien is voor de doortocht van Oudenaarde en of de Minister de verzekering kan geven dat dit bedrag *niet* in het conjuncturele gedeelte komt.

De Minister antwoordt dat op de begroting voor 1965 onder meer volgende bedragen voor de Boven-Schelde zijn uitgetrokken :

— 42 miljoen voor de spoorbrug te Oudenaarde;

— 25 miljoen voor de profileringswerken te Oudenaarde.

Hij kan niet verzekeren dat die werken integraal zullen worden aanbesteed indien de conjuncturele reserve van 10 % der begroting behouden blijft. Maar, zegt hij, zelfs indien die reserve blijft, zal ten minste een deel van die werken in ieder geval worden aanbesteed.

6. Een eerste stap werd gedaan voor de kleiputten-demping in de Rupelstreek. Is het niet mogelijk om te overwegen de specie, voortkomende van de baggerwerken wegens de voortdurende *verzanding van de Durme*, aan te wenden voor het vullen van een deel van die putten ?

Volgens de Minister kan de uit de Durme gebaggerde specie heel goed worden gebruikt voor het dempen van de kleiputten in de Rupelstreek. Natuurlijk mag inzake transportafstand een bepaalde grens niet worden overschreden, anders wordt de onderneming financieel onuitvoerbaar.

7. Een commissaris vestigde de aandacht van Uw Commissie op het feit dat dringende werken zo vlug mogelijk dienen te worden uitgevoerd aan het *Albertkanaal* in verband met de slechte toestand van de oevers. Iedere dag verergert de toestand wegens de toename van het verkeer en wegens de vergroting van de tonnenmaat der schepen. Welke concrete maatregelen werden er getroffen om deze werken uit te voeren ?

Volgens de Minister is de toestand van de onderwaterbelopen en van de bermen van het Albertkanaal tussen Herentals en Hasselt het gevolg van de stijgende snelheid der motorschepen die zeer hoge haalgolven verwekken, waartegen de oeverbekledingen, opgevat en uitgevoerd in de jaren 1936-1939, niet voorzien waren. Het beperken van deze snelheden zou de economische ontwikkeling van de as Antwerpen-Luik al te sterk beïnvloeden, zodat het verkieslijker blijkt de vereiste herstellingswerken uit te voeren met het doel deze oevers nog voor enkele jaren in stand te kunnen houden, het is te zeggen gedurende de tijd nodig om het Bestuur der Waterwegen toe te laten de definitieve verbredings- en verruimingswerken syste-

que l'adaptation du cours actuel du fleuve, même si tous les ponts actuels devaient être reconstruits.

5. Il faut prévoir au budget de 1965, plusieurs dizaines de millions pour la rectification du *Haut-Escaut* dans la traverse d'*Audenarde*. En effet, *rien* n'a été adjugé en 1964 et les travaux des années antérieures avancent. A ce propos, un commissaire a demandé quel est le montant prévu pour la traverse d'*Audenarde* et si le Ministre peut donner l'assurance que ce montant ne sera *pas* compris dans la partie conjoncturelle.

Le Ministre précise que le budget de 1965 prévoit notamment les sommes suivantes en ce qui concerne le Haut-Escaut :

— 42 millions pour le pont du chemin de fer à Audenarde;

— 25 millions pour le calibrage à Audenarde.

Il ne lui est pas possible de donner l'assurance que ces travaux seront intégralement adjugés si la réserve conjoncturelle de 10 % du budget reste maintenue. Par contre, il déclare que même si cette réserve conjoncturelle est maintenue, une partie au moins de ces travaux sera en tous cas mise en adjudication.

6. Un premier pas a été fait en ce qui concerne le remblayage des puits d'argile dans la région du Rupel. Ne peut-on envisager d'utiliser pour le comblement d'une partie de ces puits, les matières provenant des dragages effectués en vue de combattre l'*ensablement continu* de la Durme ?

D'après le Ministre, la matière provenant des travaux de dragage de la Durme peut très bien être employée pour remblayer une partie des puits dans la région du Rupel. Bien entendu, on ne peut excéder une certaine distance, faute de quoi l'opération devient financièrement irréalisable.

7. Un commissaire a attiré l'attention de votre Commission sur le fait que des travaux urgents doivent être effectués dans le plus bref délai possible sur le *Canal Albert* dont les berges sont en mauvais état. La situation empire de jour en jour du fait de l'augmentation du trafic et du tonnage des bateaux. Quelles sont les mesures concrètes qui ont été prises en l'occurrence pour effectuer lesdits travaux ?

D'après le Ministre, l'état des talus sous l'eau et des berges du Canal Albert entre Herentals et Hasselt est la conséquence de la vitesse croissante des bateaux à moteur, génératrice de très forts remous auxquels les défenses de berges, conçues et exécutées au cours des années 1936-1939, ne peuvent résister. Limiter la vitesse freinerait trop fortement le développement économique de l'axe Anvers-Liège. Il semble par conséquent préférable d'exécuter les travaux de réparation nécessaires qui permettraient de conserver ces berges pendant quelques années encore, c'est-à-dire pendant le temps dont a besoin l'Administration des Voies hydrauliques pour réaliser systématiquement les travaux d'élargissement définitifs. Les crédits néces-

matisch door te drijven. De vereiste kredieten worden voorzien om de summie, doch degelijke herstellingen aan de uitgespoelde oeverwalen in de loop van 1965 uit te voeren.

8. Voor het kanaal Dessel-Kwaadmechelen blijkt het dat het aanbestedingsdossier klaar is en de werken geraamd werden voor een bedrag van 72 miljoen. Enkele weken geleden werd een beslissing getroffen inzake het ontbrekend krediet van 12 miljoen. Wanneer zal de aanbesteding plaats vinden? Bovendien gaat het hier slechts om een gedeelte van dit kanaal. Er blijft nog een kort stuk uit te voeren. Wanneer voorziet men ook dit werk aan te vatten?

In zijn antwoord wees de Minister er o.a. op dat voor het kanaal Dessel-Kwaadmechelen de begroting van 1965 niet alleen een betalingskrediet van 15 miljoen, maar ook een vastleggingskrediet van 75 miljoen voorziet. Dit laatste bedrag vervangt de twee bedragen van elk 30 miljoen die reeds op vroegere dienstjaren verschenen en die in 1964 werden aangepast met een bijkomend krediet van 12 miljoen. Dit alles betekent niet dat die werken tweemaal werden ingeschreven. Inderdaad konden de reeds genoemde 2 x 30 miljoen niet worden gebruikt wegens een tekort aan vastleggingskredieten ingevolge het opleggen van verminderde plafonds. Het aanvullend krediet van 12 miljoen werd voorzien op artikel 566, terwijl het bedrag van 60 miljoen voorkwam op artikel 462. Het betalingskrediet van 15 miljoen is een vooruitzicht dat volgens de Minister voldoende is om de werken te vereffenen welke in 1965 zouden worden uitgevoerd en ter betaling voorgesteld. Dit hangt trouwens af van het tijdstip der aanbesteding. Wanneer deze zal plaats vinden is moeilijk te bepalen, daar het tijdstip zal afhangen van de vastleggingskredieten welke per kwartaal worden toegekend, alsmede van de belangrijker werken welke voorrang moeten hebben. Bovendien mag niet uit het oog worden verloren dat de begroting voor 1965 een conjunctureel gedeelte van 10 % omvat. Wat de verdere uitvoering der verruimings- en verbeteringswerken betreft (ongeveer 8 km) zij volgens de Minister aangestipt dat deze werken van minder dringende aard zijn.

9. Tijdens de recente staking in de haven van Antwerpen werd het bewijs geleverd, dat het omleiden van de binnenscheepvaart van uit het Albertkanaal te Viersel langs de Nete een goede oplossing is. Slechts schepen van 600 ton konden daar doorvaren. Sedert 1932 is men met het kanaliseren van de Nete begonnen. Wanneer zal dit werk beëindigd zijn, zodat een groot deel van de binnenscheepvaart van Antwerpen naar Luik van deze waterweg kan gebruik maken?

Na eraan te hebben herinnerd dat het eigenlijke Netekanaal tussen Viersel en Duffel bevaarbaar is voor 1.350 ton-schepen, en dat het deel van de Beneden-Nete tussen Duffel en de Rupel nog moet worden geprofileerd, deelt de Minister mede dat een eerste vak, tussen de spoorbruggen te Duffel en te Sint-Katelijne-Waver, in uitvoering is, en dat de profilering van het tweede vak, begrepen tussen laatstgenoemde

saïres sont prévus pour effectuer sommairement mais convenablement, dans le courant de 1965, les réparations que réclament les talus affouillés.

8. Pour ce qui est du Canal de Dessel à Kwaadmechelen, on constate que le dossier d'adjudication est prêt et que les travaux ont été estimés à un montant de 72 millions. Une décision a été prise il y a quelques semaines au sujet du crédit manquant de 12 millions. Quand les travaux seront-ils adjugés? D'autre part, il ne s'agit en l'occurrence que d'une partie dudit canal. Il reste un court tronçon à exécuter. Quand ce travail sera-t-il entamé?

Dans sa réponse, le Ministre a signalé notamment que pour le canal de Dessel à Kwaadmechelen, le budget de 1965 prévoit non seulement un crédit de paiement de 15 millions, mais également un crédit d'engagement de 75 millions. Ce dernier crédit remplace les deux montants de 30 millions chacun qui figuraient déjà aux exercices précédents et qui avaient été adaptés en 1964 par voie d'un crédit supplémentaire de 12 millions. Ceci ne signifie guère que les travaux en question ont été inscrits deux fois. En effet, les 2 fois 30 millions précités ne purent être utilisés du fait d'un manque de crédits d'engagement dû à l'imposition de plafonds réduits. Le crédit supplémentaire de 12 millions a été prévu à l'article 566, alors que le montant de 60 millions figurait à l'article 462. Le crédit de paiement de 15 millions constitue, d'après le Ministre, une prévision suffisante pour liquider les travaux qui seraient exécutés et proposés au paiement en 1965. Ceci dépend d'ailleurs de la date d'adjudication, qui est difficile à déterminer puisqu'elle dépendra des crédits d'engagement qui sont alloués trimestriellement ainsi que des travaux plus importants auxquels priorité doit être donnée. Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue que le budget de 1965 comporte une tranche conjoncturelle de 10 %. Quant à la poursuite des travaux d'élargissement et d'amélioration (environ 8 kilomètres), le Ministre est d'avis qu'ils sont moins urgents.

9. La récente grève au port d'Anvers a démontré que le détournement de la navigation du canal Albert à Viersel par la Nèthe est une bonne solution. Malheureusement, seuls les bateaux de 600 tonnes peuvent utiliser cette liaison. La canalisation de la Nèthe a commencé en 1932. Quand seront terminés ces travaux qui doivent permettre l'utilisation de cette voie navigable par une grande partie des bateaux se rendant d'Anvers à Liège?

Tout en rappelant que le canal de la Nèthe proprement dit entre Viersel et Duffel est accessible aux bateaux de 1.350 tonnes et que le calibrage de la Nèthe inférieure entre Duffel et le Rupel reste encore à faire, le Ministre signale qu'une première section, entre les ponts du chemin de fer à Duffel et à Wavre-Ste-Catherine, est en exécution et que le calibrage de la deuxième section, entre le dernier pont de chemin de fer

spoorbrug en de verkeersbrug te Walem, onlangs is aangevat. Het laatste vak zal in 1966 worden aanbesteed en aangevat, zodat de gehele waterweg naar verwachting in 1969 geschikt zal zijn voor de vaart met schepen van 1 350 ton.

Artikel 65.463 der tabellen.

Voor het Kanaal Gent-Terneuzen en de Moervaart moet er o.m. nog aanbesteed worden :

in Nederland :

2 buitenvoorhavens te Terneuzen,
electromechanische uitrusting 2 nieuwe sluizen te Terneuzen,
traverse Sluiskil,
bruggen Sluiskil - Sas van Gent,
dempingswerken Terneuzen - Sas van Gent;

in België :

baggerwerken traverse Zelzate,
brug te Zelzate,
baggerwerken Terdonk-Zelzate,
verruimingswerken Langerbrugge,
aanpassing Moervaart, eerste fase.

Welke is de timing voor deze aanbestedingen?

Inzake de aanbestedingen voor het kanaal Gent-Terneuzen stelt de Minister volgend tijdschema in uitzicht :

Op Belgisch grondgebied :

— brug te Zelzate :

- a) onderbouw : 4 februari 1965.
- b) bovenbouw : 4 februari 1965,
- c) elektrische inrichting : tweede kwartaal van 1965;

— uitbaggeren van de traverse in Zelzate : einde 1965 (om de constructie van de onderbouw der brug te Zelzate niet te hinderen mogen die baggerwerken niet te vroeg worden aangevat);

— baggerwerken tussen Terdonk en Zelzate :

tussen Rieme en Zelzate is het kanaal reeds verdiept tot 13,50 m; voor alle overige verdiepingsbaggerwerken zal een enkele aanbesteding worden uitgeschreven; inzake de stortplaatsen voor de baggerspecie zijn de onderhandelingen nog aan de gang;

— elektromechanische inrichting van de tunnel te Zelzate : 14 januari 1965.

Op Nederlands grondgebied :

Met de Waterstaat zullen zeer binnenkort besprekingen worden gevoerd met het oog op de bespoediging van de werken, waarover reeds een principiële overeenkomst was bereikt tijdens een onderhoud met de Nederlandse collega's op 22 december 1964 te Den Haag.

et le pont-routier à Walem, a été entamé dernièrement. En 1966, le dernier tronçon sera adjudgé et entamé, de sorte que probablement en 1969, toute la liaison sera accessible aux bateaux de 1350 tonnes.

Article 65.463 des tableaux.

Pour le Canal de Gand à Terneuzen et le Moervaart, il reste à adjudger :

en territoire néerlandais :

2 avant-ports extérieurs à Terneuzen,
équipement électromécanique 2 nouvelles écluses à Terneuzen,
traverse de Sluiskil,
ponts de Sluiskil - Sas van Gent,
travaux de comblement Terneuzen - Sas van Gent;

en territoire belge :

dragages traverse de Zelzate,
pont à Zelzate,
dragages Terdonk-Zelzate,
travaux d'élargissement Langerbrugge,
adaptation du Moervaart, première phase.

Quel est le calendrier prévu pour lesdites adjudications?

Pour le canal Gand-Terneuzen, le Ministre prévoit le timing suivant des adjudications ;

Territoire belge :

— pont à Zelzate :

- a) infrastructure : 4 février 1965,
- b) superstructure : 4 février 1965,
- c) équipement électrique : second trimestre 1965;

— travaux de dragage à la traverse de Zelzate : fin 1965 (ces travaux ne peuvent être entrepris trop tôt afin de ne pas constituer une entrave à la construction de l'infrastructure du pont à Zelzate);

— travaux de dragage entre Terdonk et Zelzate :

le canal est déjà à la profondeur de 13,50 m dans la section Rieme-Zelzate: tous les autres travaux de dragage d'approfondissement pour le canal feront l'objet d'une seule adjudication; des tractations sont encore en cours en ce qui concerne les endroits de déversement des matières de dragage;

— équipement électro-mécanique du tunnel à Zelzate : 14 janvier 1965.

Territoire néerlandais :

Des pourparlers avec le Waterstaat néerlandais auront lieu très prochainement afin de discuter d'une accélération éventuelle des travaux, pour laquelle un accord de principe avait été atteint lors d'une visite auprès des collègues néerlandais le 22 décembre 1964 à La Haye.

Anderzijds is de aanbesteding van de eerste fase van de werken tot aanpassing van de monding der Moervaart voorzien voor 1965.

Artikel 65.474 der tabellen.

Met een jaarlijks betalingskrediet van 100 miljoen wordt het voor de stuwdammen en toevoerleidingen 1972 vooraleer alles afgewerkt is zonder een enkele aanbesteding in 1966 en volgende jaren. Hoe lost men dan het waterprobleem op?

Volgens de Minister zal voor de oplossing van het vraagstuk der watervoorziening een speciaal krediet moeten worden uitgetrokken voor al wat betrekking heeft op de stuwmuren en watertransportleidingen.

Artikel 65.501 der tabellen.

Voor de Administratieve Wijk blijkt het volgens een lid, dat men vroeger wat overhaastig is geweest met onvolledige plannen, wat een rem is geworden op de uitvoering. Voor wanneer verwacht men de volledige afwerking?

Volgens de Minister vormt het Administratief Centrum een complex van zeer omvangrijke gebouwen, waarmede geen andere constructies kunnen worden vergeleken. Weliswaar werd de eerste steen gelegd in 1958, maar daar moet onmiddellijk worden aan toegevoegd, dat toen enkel de ruwbouw van de parkeergarage B, alsmede de onderbouw van de blokken C en G zijn aanbesteed. Later, wanneer de studie van de architecten en de raadgevende ingenieurs ver genoeg gevorderd was, werd de ruwbouw van de parkeergarage A en van de eigenlijke blokken C en G aangevat. Zo konden de parkeergarages A en B in de loop van het jaar 1963 worden verpacht en in exploitatie worden gegeven. Het blok F is, nadat de studie geheel beëindigd was (ruwbouw en afwerking) in januari 1962 aanbesteed. Het is in aanbouw en het vertegenwoordigt op zichzelf reeds een uitgave van 300 miljoen. De jongste twee jaren (1963-1964) is de vordering der werken in zekere mate geremd ten gevolge van de spreiding der kredieten. Niettemin wordt alles in het werk gesteld om de beschikbare kredieten te besteden aan de afwerking van de blokken C, G en F, ten einde ze gebruiksklaar te maken voor het begin van 1966 en het blok C misschien vóór het einde van 1965. Om het Administratief Centrum te voltooien moeten dan nog het blok D (niet begrepen in het aanvankelijke ontwerp) en het blok E (toren) worden gebouwd. Het is nog niet mogelijk de juiste datum op te geven waarop de werken zullen kunnen worden aangevat en dus evenmin de datum waarop ze zullen kunnen worden voltooid.

Artikel 65.502 van de tabellen.

1. Voor welke gebouwen van de Posterijen en de T.T. zal het in 1965 uitgetrokken vastleggingskrediet van 70 miljoen bestemd zijn? Zelfde vraag voor de

D'autre part, l'adjudication de la première phase d'adaptation de l'embouchure du Moervaart est prévue en 1965.

Article 65.474 des tableaux.

Avec un crédit de paiement annuel de 100 millions destiné aux barrages et adductions, l'ensemble des travaux ne sera pas achevé avant l'année 1972, sans adjudication au cours des années 1966 et suivantes. Comment résoudre alors le problème de l'eau ?

D'après le Ministre, le problème de l'eau devra être résolu par un crédit spécial à prévoir pour tout ce qui a trait aux barrages, retenues et adductions.

Article 65.501 des tableaux.

Pour ce qui est de la Cité administrative, un membre déclare qu'il paraît que l'on a travaillé au départ avec quelque précipitation et en se basant sur des plans incomplets, ce qui eut pour effet de freiner l'exécution. Pour quand escompte-t-on l'achèvement complet des travaux ?

La Cité administrative constitue, d'après le Ministre, un ensemble de bâtiments très importants auquel on ne peut comparer d'autres constructions. Si la première pierre a été posée en 1958, il faut immédiatement ajouter qu'à ce moment, seul le gros-œuvre du parking B ainsi que l'infrastructure des blocs C et G ont été adjugés. Dans la suite, lorsque l'avancement des études des architectes et des ingénieurs conseils a été suffisant, le parking A et les blocs C et G proprement dits ont été entamés en ce qui concerne le gros-œuvre. C'est ainsi que les parkings A et B ont pu être afferlés au cours de l'année 1963 et mis en exploitation à cette époque. Le bloc F, entièrement étudié (gros-œuvre et parachèvement), a été adjugé en janvier 1962. Il est en voie d'achèvement et représente à lui seul une dépense de l'ordre de 300 millions. Les deux dernières années (1963-1964), la continuation des travaux a été freinée dans une certaine mesure par suite de l'étalement des crédits. Tout est néanmoins mis en œuvre pour consacrer les crédits disponibles à l'achèvement des blocs C, G et F, de manière à les rendre occupables au début de 1966 et peut-être même pour la fin de 1965 en ce qui concerne le bloc C. Il restera alors pour terminer la Cité Administrative à construire le bloc D (non prévu dans les plans initiaux) et le bloc E (Tour). Il n'est pas encore possible de préciser à quelle date les travaux pourront être entamés ni à plus forte raison à quelle date ils pourront être achevés.

Article 65.502 des tableaux.

1. A quels bâtiments des Postes et des T.T. le crédit d'engagement de 70 millions prévu en 1965 sera-t-il affecté ? Idem pour les 30 millions prévus

in 1965 uitgetrokken 30 miljoen voor de rijkswacht. Het schijnt dat verscheidene rijkswachtkazernes zich in een erbarmelijke staat bevinden, waardoor het rendement van de rijkswacht wordt geremd. Waarom dan het in 1961 uitgetrokken krediet van 85 miljoen in 1965 verminderen tot 30 miljoen?

In zijn antwoord deelt de Minister mede, dat het vastleggingskrediet van 70 miljoen voor de P.T.T.-gebouwen als volgt zal worden besteed :

Turnhout. — Nieuwbouw :	5.000.000
Brussel 8 } verdere uitwerking van de	
Brussel 6 } centralisatie :	10.000.000
Brussel 5 }	
Antwerpen } begin van decentralisatie :	10.000.000
Luik }	
Borgworm. — Nieuwbouw :	4.000.000
Tintigny. — Nieuwbouw :	2.500.000
Grez-Doiceau. — Nieuwbouw :	2.000.000
Neder-Over-Heembeek. — Ruwbouw en	
voltooiing	6.852.041
Temse. — Herbouwen en uitbreiding :	5.184.464
Nismes. — Bouwen :	5.275.267
Houthalen. — Bouwen :	6.388.000
Hannuit. — Bouwen :	5.000.000
Verscheidene werken te Ukkel, St-Joris-	
Winge, Luik I, Halle, Antwerpen I,	
Ampsin, Sclessin, enz. :	7.800.228

Het vastleggingskrediet van 30.000.000 frank voor de rijkswacht is vastgesteld in verhouding met het totaal bedrag dat aan de Directie der Gebouwen werd toegerekend (totaal voor 1965 : 384 miljoen). Het is juist dat het bedrag van 30 miljoen ontoereikend is om in de enorme behoeften van de Rijkswacht te voorzien. Het in 1965 uitgetrokken krediet van 30 miljoen zal worden besteed aan de rijkswachtkazernes te Bevekom, Châtelet, Beveren-Waas, Diepenbeek, Ciney, Maaslede, Jumet, Etterbeek, enz...

2. Tijdens de bespreking van de begroting voor het jaar 1964 had een commissaris gevraagd of er een programma bestond voor de openbare gebouwen van de provincie Luxemburg. Hij heeft dat programma ontvangen en heeft geconstateerd dat sommige werken eventueel in de loop van het jaar 1964 hadden kunnen worden aangevangen. Het jaar 1964 is voorbij en hij meent te weten dat met geen enkel van de in het programma opgenomen gebouwen een aanvang is gemaakt. Bijgevolg vraagt hij of sommige van die gebouwen in 1965 zullen worden aangevat, en hij maakt erop attent dat in de stad Aarlen alleen, de Staat voor ongeveer 950.000 frank per jaar aan huurgelden betaalt.

In zijn antwoord deelt de Minister mede dat, ten gevolge van de zeer beperkte kredieten die tijdens het dienstjaar 1964 ter beschikking van zijn bestuur werden gesteld, het niet mogelijk is geweest het voor de provincie Luxemburg opgemaakte programma te verwezenlijken. De onderstaande werken, met dringend karakter, werden op de buitengewone begroting voor 1964 vastgelegd :

en 1965 pour la Gendarmerie. Il paraît que plusieurs casernes de la Gendarmerie sont dans un état lamentable, ce qui freine le rendement de la Gendarmerie. Pourquoi alors le crédit de 85 millions prévus en 1964 a-t-il été réduit à 30 millions en 1965?

Dans sa réponse le Ministre signale que le crédit d'engagement de 70 millions pour les bâtiments des P.T.T. sera réparti comme suit :

Turnhout. — Construction nouvelle :	5.000.000
Bruxelles 8 } poursuite de la décentralisation :	
Bruxelles 6 }	10.000.000
Bruxelles 5 }	
Anvers } début de la décentralisation :	10.000.000
Liège }	
Waremmé. — Construction nouvelle :	4.000.000
Tintigny. — Construction nouvelle :	2.500.000
Grez-Doiceau. — Construction nouvelle :	2.000.000
Neder-Over-Heembeek. — Gros-œuvre	
et parachèvement :	6.852.041
Tamise. — Reconstruction et extension :	5.184.464
Nismes. — Construction :	5.275.267
Houthalen. — Construction :	5.388.000
Hannut. — Construction :	5.000.000
Divers travaux à Uccle, St-Joris-Winge,	
Liège I, Hal, Anvers I, Ampsin, Sclessin, etc. :	7.800.228

Le crédit d'engagement de 30.000.000 de francs pour la Gendarmerie a été fixé en fonction du montant total alloué à la Direction des Bâtiments (total pour 1965 : 384 millions). Il est bien vrai que le montant de 30 millions est insuffisant pour faire face aux besoins énormes de la Gendarmerie. Le crédit de 30 millions prévu en 1965 sera réservé aux gendarmeries de Beauvechain, Châtelet, Beveren-Waas, Diepenbeek, Ciney, Maaslede, Jumet, Etterbeek, etc.

2. Lors de la discussion du budget pour l'année 1964, un commissaire avait demandé s'il existait un programme pour les bâtiments publics de la province du Luxembourg. Il a obtenu ce programme et a constaté que certains travaux auraient pu être éventuellement mis en chantier dans le courant de 1964. L'année 1964 est passée et il croit savoir qu'aucun des bâtiments prévus au programme n'a été commencé. Dès lors, il demande si en 1965 certains de ses bâtiments seront mis en chantier, et il attire l'attention sur le fait que rien que dans la ville d'Arlon, l'Etat paye des loyers pour un montant d'environ 950.000 francs par an.

Dans sa réponse, le Ministre signale qu'étant donné les crédits très limités mis à la disposition de son administration au cours de l'exercice 1964, il n'a pas été possible de réaliser le programme établi pour la province du Luxembourg. Les travaux énumérés ci-dessous, et qui ont un caractère urgent, ont été engagés à charge du budget extraordinaire de 1964 :

Houffalize. — Administratief Centrum Bouwen van garages voor de Posterijen :	708.361
Aarlen. — Posterijen — Liften :	465.000
Aarlen. — Provinciaal Gouvernements- gebouw — Verbouwing :	1.446.932
Aarlen. — Rijkswachtkazerne — Blok- ken D, E, F. — Centrale verwarming :	1.221.000
Nassogne. — Rijkswachtkazerne — Bouw :	9.493.302

Bovendien moet rekening worden gehouden met verscheidene bijwerken die moeten worden uitgevoerd door middel van verrekeningen bij de thans in uitvoering zijnde aannemingen. Wat het dienstjaar 1965 betreft, zal het programma naar hetwelk het geacht lid verwijst, niet kunnen worden uitgevoerd wegens de geringe kredieten. Indien echter de noodzakelijke kredieten in 1966 zouden kunnen worden verleend, zal een groot aantal van de werken die vermeld staan in het programma voor de provincie Luxemburg, en waarvan de ontwerpen gereed zijn in de loop van volgend jaar kunnen worden aanbesteed. Inzake scholenbouw is het bestuur gebonden aan het door het Departement van Nationale Opvoeding en Cultuur opge- maakte programma.

3. Gebouwen voor de Rijkswacht Gent.

Onlangs greep in de Senaat de bespreking plaats van de begroting van de Rijkswacht. Algemeen werd de aandacht gevestigd op de ongehoorde toestand waarin talrijke rijkswachtkazernes zich bevinden en werd aangedrongen op verbetering. Sinds jaren komt een lid tussen voor vervanging van de kazerne van de Territoriale Groep Gent (gelegen Ridderstraat en nu zowat 200 jaar oud). Zal de nieuwe kazerne voor de Territoriale Groep Gent, waarvoor de terreinen beschikbaar zijn naast de kazerne voor de Mobiele Brigade Groendreef, in de loop van 1965 aanbesteed en uitgevoerd worden ?

Volgens de Minister is het ontwerp van de nieuwbouw voor de Rijkswacht te Gent opgedragen aan een private architect. Het voorontwerp is ingediend en werd op 11 december 1964 voor advies aan de Staf van de Rijkswacht voorgelegd. Zodra de Rijkswacht de stukken samen met haar adviezen zal hebben terugge- stuurd, zal aan de private architect opdracht kunnen worden gegeven tot het maken van het definitief ontwerp. Pas na voltooiing van het definitief ontwerp zal tot de aanbesteding kunnen worden overgegaan, binnen de perken van de beschikbare kredieten.

4. Een commissielid wijst erop dat het Postkantoor te Koksijde in een erbarmelijke staat verkeert en dat het werk aldaar in beklagenswaardige omstandighe- den moet worden uitgevoerd, vooral tijdens het toeris- tenseizoen. Hij vraagt welke maatregelen getroffen zijn om de arbeidsomstandigheden te verbeteren.

Na eraan te hebben herinnerd dat de Postdiensten te Koksijde in gehuurde gebouwen zijn gevestigd, deelt de Minister mede dat het bevoegde bestuur van zijn departement geen kennis heeft van aanpassingswer- ken die door het Bestuur der Posterijen zouden ge-

Houffalize. — Centre Administratif. Construction garages pour la poste :	708.361
Arlon. — Postes — Ascenseurs :	465.000
Arlon. — Gouvernement provincial — Transformation :	1.446.932
Arlon. — Gendarmerie — Blocs D, E, F. Chauffage central :	1.221.100
Nassogne. — Gendarmerie — Construc- tion :	9.493.302

En outre il y a lieu de tenir compte également de plusieurs travaux complémentaires à réaliser par décomptes aux entreprises actuellement en cours. En ce qui concerne l'exercice 1965, vu la modicité des crédits, le programme auquel se réfère l'honorable membre, ne pourra être réalisé. Toutefois, si les crédits indispensables pouvaient être accordés en 1966, un grand nombre des travaux figurant au pro- gramme pour la province du Luxembourg et dont les projets sont terminés, pourront être mis en adjudica- tion dans le courant de l'an prochain. Quant à la con- struction d'écoles, l'administration est liée au pro- gramme établi par le département de l'Education Nationale et de la Culture.

3. Bâtiments destinés à la Gendarmerie de Gand.

Le budget de la Gendarmerie a été discuté récem- ment au Sénat. En général, l'attention a été attirée sur l'état lamentable dans lequel se trouvent de nombreu- ses casernes de Gendarmerie et leur amélioration fut réclamée avec insistance. Un membre intervient depuis des années par obtenir le remplacement de la caserne du Groupe territorial de Gand (située Ridderstraat et qui a actuellement quelque 200 ans d'âge). La nouvelle caserne destinée au Groupe Territorial de Gand et pour laquelle les terrains sont disponibles près de la caserne de la brigade mobile Groendreef sera-t-elle mise en adjudication et construite dans le courant de 1965 ?

Le Ministre déclare que l'étude de la nouvelle con- struction pour la Gendarmerie à Gand a été confiée à un architecte privé. L'avant-projet fut introduit et transmis pour avis le 11 décembre 1964 à l'Etat-major de la Gendarmerie. Dès que cet Etat-major aura retourné les documents avec son avis, ordre pourra être donné à l'architecte privé d'élaborer le projet définitif. Ce n'est qu'après l'achèvement du projet définitif qu'il pourra être procédé à la mise en adju- dication, dans la limite des crédits disponibles.

4. Un commissaire signale que le bureau des postes de Koksijde est dans un état lamentable et que le tra- vail s'y effectue dans des conditions d'hygiène déplora- bles, notamment pendant la saison touristique. Il demande quelles dispositions ont été prises pour amé- liorer les conditions de travail.

Rappelant que les services postaux à Koksijde sont logés dans des bâtiments loués, le Ministre signale que l'administration compétente des Bâtiments de son Département n'a pas connaissance que des travaux d'adaptation auraient été demandés par l'Administra-

vraagd zijn in afwachting van de bouw van het nieuwe postkantoor aan het Guido Gezelleplein. Het desbetreffend voorontwerp is opgemaakt en werd voor advies aan het Bestuur der Posterijen voorgelegd. Op 8 december 1964 heeft de Technische Directie van Posterijen een tegenvoorstel gedaan. Het Bestuur der Gebouwen van het Ministerie van Openbare Werken onderzoekt thans de constructieve opzet van de gebouwen evenals de afmetingen en indeling van de lokalen in het licht van het ingediende tegenvoorstel. Pas wanneer tussen beide besturen volkomen overeenstemming zal zijn bereikt, zal de datum van aanbesteding en voltooiing der werken precies kunnen worden bepaald.

5. Dezelfde commissaris wees op de slechte staat van de Ministeriële gebouwen in de Wetstraat. Volgens hem moet men maatregelen nemen voor die gebouwen.

Artikel 65.566 der tabellen.

1. Zonder een enkele bijkomende aanbesteding in 1966 en volgende jaren wordt het 1970 vooraleer de huidige kredieten omgezet zijn in effectieve werken. De verdeling van de 450 miljoen voor 1965 wordt gevraagd. Ook de verdeling per ontwikkelingsstreek van de vorige kredieten tot einde 1964 zou moeten bezorgd worden.

Volgens de Minister is het niet mogelijk een gedetailleerd programma te verstrekken. De uitgaven geschieden volgens de beslissingen, genomen door het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie. Er zullen uitgaven moeten gedaan worden voor :

- de Zuiderkempen;
 - de Westhoek;
 - Texaco te Gent;
- en andere industrieparken.

2. De *industriezone Noordervak Ringvaart* werd reeds vroeger vastgelegd. Wanneer wordt de industrieweg ten zuiden van dit vak, die zo noodzakelijk is om dat gebied te ontsluiten, aanbesteed ?

In zijn antwoord wees de Minister erop dat, wat de weg betreft, het ontwerp klaar ligt. De nodige kredieten voor de onteigeningen konden echter tot nog toe niet beschikbaar worden gesteld.

Artikel 65.592 der tabellen.

Bij amendement wordt voorgesteld de vastleggingskredieten voor de Haven van Gent te verhogen met 50 miljoen frank en de betalingskredieten met 100 miljoen frank.

Dit amendement werd als volgt verantwoord :

« De kredieten voorzien voor de haven van Gent hebben betrekking op de werken aan het Schepen-Sifferdok, waarvan de afwerking dient bespoedigd te worden om ze renderend te maken. De werken worden geprefinancierd door de Stad Gent en moeten door de

tion des Postes en attendant que se réalise la nouvelle construction à la place Guido Gezelle. L'avant-projet de cette construction est dès à présent établi. Cet avant-projet à été soumis pour avis à l'Administration des Postes. Le 8 décembre 1964, la Direction technique des Postes a présenté une contre-proposition. L'Administration des Bâtiments du Département des Travaux publics étudie à l'heure actuelle la disposition constructive des bâtiments ainsi que les dimensions et dispositions des locaux en fonction de la contre-proposition soumise. Ce n'est que lorsqu'un accord complet aura été réalisé entre les deux administrations, qu'il sera possible de prévoir avec précision les dates de mise en adjudication et d'achèvement des travaux.

5. Le même commissaire a signalé le mauvais état des bâtiments ministériels de la Rue de la Loi. Selon lui il faut prendre des mesures à leur sujet.

Article 65.566 des tableaux.

1. Sans adjudication supplémentaire au cours des 1966 et des années suivantes, il faudra attendre l'année 1970 avant que les crédits actuels soient convertis en travaux effectifs. On demande la ventilation des 450 millions pour 1965, ainsi que la ventilation, par région de développement, des crédits précédents afférents à la période s'étendant jusqu'à la fin de 1964.

D'après le Ministre, il n'est pas possible de donner un programme détaillé. Les dépenses se font selon les décisions prises par le Comité Ministériel de Coördination économique et sociale. Des dépenses devront être faites pour :

- le Sud de la Campine;
 - Westhoek;
 - Gent - Texaco
- et autres zonings industriels.

2. La *zone industrielle du tronçon nord du canal circulaire* a déjà été fixée antérieurement. Quand sera adjugée la route industrielle prévue au sud dudit tronçon, route si nécessaire à la mise en valeur de la zone en question ?

Dans sa réponse, le Ministre a signalé que le projet relatif à la route est prêt. Toutefois, il n'a pas encore été possible jusqu'à présent, de rendre disponibles les crédits nécessaires aux expropriations.

Article 65.592 des tableaux.

Il est proposé par voie d'amendement, d'augmenter les crédits d'engagement pour le port de Gand de 50 millions de francs et les crédits de paiement de 100 millions de francs.

Cet amendement est justifié dans les termes suivants :

« Les crédits prévus en faveur du port de Gand concernent les travaux au Bassin Echevin Sifferdout. L'achèvement doit être activé pour en assurer la rentabilité. Les travaux sont préfinancés par la ville de Gand et doivent être remboursés par l'Etat. A en juger

Staat terugbetaald worden. Te oordelen naar de huidige stand der werken en het uitvoeringstempo, zijn de kredieten volstrekt onvoldoende. Inderdaad heeft de stad Gent tot einde november 1964 reeds geprefinancierd voor een bedrag van 251.265.000 frank, dit is reeds meer dan de betalingskredieten tot einde 1965 voorzien als terugbetalingen door de Staat (245.105.000). Tot einde november 1964 heeft de Staat slechts ca 157 miljoen terugbetaald, zodat nog ca 93.000.000 door de Staat verschuldigd zijn. De stad Gent moet leningen aangaan om de werken te prefinancieren. Deze nodige leningen worden echter door de Regering drastisch beperkt. Anderzijds wordt van hogerhand bij rondschrijven aangedrongen op tijdige betaling van de aannemers door de bouwheer, in dit geval de stad Gent. Aldus ontstaat de paradoxale toestand dat de Staat enerzijds aan de stad Gent verplichtingen oplegt en haar anderzijds belet deze verplichtingen na te leven. Indien de geschetste toestand niet verholpen wordt, zullen de werken van het Sifferdok op grote moeilijkheden stuiten. »

Nadat de Minister beloofd had dat door bemiddeling van de Minister van Financiën een oplossing zou gevonden worden, werd het amendement ingetrokken.

Artikel 65.602 der tabellen.

Een lid wenst te vernemen waarom de betalingskredieten voor de ontwateringswerken van Luik en de Henevallei in 1965 zo laag vastgesteld werden.

Volgens de Minister zal een krediet van 104.788.933 fr. van 1964 naar 1965 overgedragen worden, zodat in 1965 over 134.788.933 frank beschikt kan worden. Het betalingskrediet is dus volgens de Minister toereikend.

Artikel 65.603 der tabellen.

In uw Commissie werd gevraagd waarom op dit artikel geen betalingskrediet werd voorzien voor de drooglegging der polders van het Land van Waas.

Volgens de Minister is er voor 1965 geen betalingskrediet uitgetrokken omdat er op de begroting voor 1964 nog een restant van 9 miljoen is, dat op de begroting voor 1965 zal worden overgeboekt.

Artikel 65.611 der tabellen (ook art. 10 van het ontwerp).

1. Door het Departement werden volgende inlichtingen verstrekt nopens de verdeling per provincie der toelagen (vaste beloften verleend in 1964 tot einde december 1964), en de verdeling der principiële beloften (toelating aanbesteden) verleend in 1964, maar waarvoor nog geen vaste belofte werd verleend einde 1964.

d'après l'état d'avancement actuel des travaux et le rythme d'exécution, les crédits sont absolument insuffisants. En effet, le préfinancement opéré par la ville de Gand jusqu'à fin novembre 1964 par la ville de Gand atteint déjà 251.265.000 francs, soit un montant déjà supérieur aux crédits de paiement prévus jusqu'à fin 1965 en tant que remboursements par l'Etat (245.105.000). Fin novembre 1964, l'Etat n'a remboursé qu'environ 157 millions, de sorte qu'il doit encore environ 93.000.000 de francs. La ville de Gand doit contracter des emprunts pour préfinancer les travaux. Or, les emprunts nécessaires ont été limités d'une façon drastique par le Gouvernement. D'autre part, les autorités supérieures ont insisté, par voie de circulaire, pour que les entrepreneurs soient payés à temps par le maître de l'ouvrage, en l'occurrence la ville de Gand. Il en résulte cette situation paradoxale que l'Etat impose d'une part des obligations à la ville de Gand et l'empêche d'autre part de s'en acquitter. S'il n'est pas remédié à la situation que nous venons d'esquisser, les travaux au Bassin Siffer se heurteront à de grosses difficultés. »

Après que le Ministre eut promis qu'une solution serait trouvée à l'intervention du Ministre des Finances, l'amendement a été retiré.

Article 65.602 des tableaux.

Un membre désire savoir pour quels motifs les crédits de paiement prévus en 1965 pour les travaux de démergement de Liège et de la vallée de la Haine sont si réduits.

D'après le Ministre, un crédit de l'ordre de 104.788.933 francs sera reporté de 1964 sur 1965, de sorte que l'on pourra disposer en 1965 de 134.788.933 francs. Ainsi, le crédit de paiement est, aux dires du Ministre, suffisant.

Article 65.603 des tableaux.

Un commissaire désirerait connaître les motifs pour lesquels aucun crédit de paiement n'a été prévu au présent article pour l'assèchement des polders du Pays de Waas.

D'après le Ministre aucun crédit de paiement n'a été prévu pour 1965 du fait qu'il reste encore un montant de 9 millions de francs qui n'a pas été utilisé en 1964 et qui sera reporté au budget de 1965.

Article 65.611 des tableaux (également article 10 du projet).

1. Le Département a fourni les renseignements suivants concernant la répartition des subventions (promesses fermes faites en 1964 jusqu'à la fin de décembre 1964) et la répartition des promesses de principe (autorisation d'adjudication) faites en 1964 mais pour lesquelles aucune promesse ferme n'a encore été faite fin 1964.

	1961	1962	1963	1964	Totalen voor de vaste beloften — <i>Totaux des promesses fermes</i>	Principiële beloften — <i>Promesses de principe</i>
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	100.935.000	121.709.000	189.079.000	68.691.000	480.414.000	70.081.000
Brabant. — <i>Brabant</i>	218.189.000	203.626.000	176.464.000	175.290.000	773.569.000	244.016.000
West-Vlaanderen. — <i>Flandre Occi-</i> <i>dentale</i>	102.988.000	145.779.000	193.681.000	81.641.000	524.089.000	136.179.000
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre</i> <i>Orientale</i>	83.973.000	133.268.000	97.592.000	99.019.000	413.852.000	101.920.000
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	129.346.000	247.151.000	164.399.000	200.878.000(1)	741.774.000	172.176.700
Luik. — <i>Liège</i>	138.115.000	296.245.000	115.855.000	117.207.000	667.422.000	67.903.400
Limburg. — <i>Limbourg</i>	39.536.000	56.626.000	78.974.000	59.214.000	234.350.000	43.991.000
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	60.632.000	96.692.000	59.815.000	44.159.000	261.298.000	42.429.800
Namen. — <i>Namur</i>	39.642.000	67.496.000	40.681.000	35.431.000	183.250.000	56.340.600
	913.356.000	1.368.592.000	1.116.540.000	881.530.000	4.280.018.000	935.037.500

(1) Met inbegrip van het Gerechtsgebouw te Charleroi, gesubsidieerd tegen 80 % krachtens een beslissing van de Ministerraad van 17 maart 1961, en dat door het Rijk moet worden overgenomen krachtens de bepalingen van artikel 81 der wet van 14 februari 1961 (eenheidswet). Het is de enige dergelijke zaak. Daarvoor is een vastlegging van 122 miljoen vereist. — *Y compris le Palais de Justice de Charleroi subsidié à 80 % en vertu d'une décision du Conseil des Ministres du 17 mars 1961, et qui doit être repris par l'Etat en vertu des dispositions de l'article 81 de la loi du 14 février 1961 (loi unique). C'est le seul cas d'espèce. Il nécessite un engagement de 122 millions.*

2. De buurtweg, dragende n° 3 te Lochristi en n° 4 te Desteldonk, maakt de verbinding uit tussen de rijksweg n° 14 Gent-Antwerpen en de industriezone van de rechteroever van het zeekanaal. Hij is slechts gedeeltelijk van groot verkeer verklaard. De aanvraag om voor een verder deel van groot verkeer verklaard te worden werd door de Gemeenteraad van Lochristi gedaan op 10 oktober 1960, van Oostakker op 17 september 1960 en van Desteldonk op 8 april 1961. De weg heeft nog een bijkomend belang daar hij toegang geeft tot het staatsdomein van 110 ha (grondgebied Oostakker en Lochristi), dat volgens verkregen inlichtingen aan het Leger zou toegewezen zijn. Voor wanneer mag ter zake een beslissing verwacht worden? Verder zijn de aanpassingswerken aan genoemde weg dringend noodzakelijk. Het betreffende dossier werd op 26 mei 1964 door de Gouverneur van Oost-Vlaanderen aan het Departement van Openbare Werken overgemaakt voor goedkeuring en belofte van toelage. De raming van de werken, zonder de onteigeningen, bedraagt 10.107.000 frank. Tegen wanneer mag ter zake een beslissing verwacht worden?

Aangaande de verbeteringswerken aan de buurtweg n° 3 te Lochristi zal pas een antwoord kunnen worden gegeven wanneer het programma voor het jaar 1965 zal zijn uitgewerkt. Anderzijds wijst de Minister erop, dat de buurtwegen n° 3 te Desteldonk en n° 3, 6, 24, 16 en 23 te Lochristi bij koninklijk besluit van 27 juli 1962 van groot verkeer zijn verklaard onder n° 526. Aan de bevoegde besturen worden inlichtingen gevraagd om eventueel nog andere buurtwegen op het grondgebied van bedoelde gemeente van groot verkeer te verklaren.

3. Een commissielid meent de nadruk te moeten leggen op de dwingende noodzaak, de landelijke gemeenten te helpen bij de modernisering van hun open-

2. Le chemin vicinal portant le n° 3 à Lochristi et le n° 4 à Desteldonk constitue la liaison entre la route de l'Etat n° 14 Gand-Anvers et la zone industrielle de la rive droite du canal maritime. Il n'a été déclaré chemin de grande communication que sur une partie de son tracé. Les conseils communaux de Lochristi, d'Oostakker et de Desteldonk ont demandé respectivement les 10 octobre 1960, 17 septembre 1960 et 8 avril 1961 qu'un autre tronçon soit déclaré de grande communication. Le chemin présente un intérêt supplémentaire en raison du fait qu'il donne accès au domaine de l'Etat de 110 ha situé sur le territoire des communes d'Oostakker et de Lochristi, domaine qui, selon les renseignements obtenus, serait attribué à l'Armée. Pour quand peut-on escompter une décision en la matière? D'autre part, ledit chemin réclame d'urgence des aménagements. Le dossier en question a été transmis le 26 mai 1964 par le Gouverneur de la Flandre orientale au Département des Travaux publics pour approbation et promesse de subventions. Les travaux sont estimés à 10.107.000 francs, expropriations non comprises. Vers quelle date peut-on escompter qu'une décision interviendra en la matière?

Pour les travaux d'amélioration du chemin n° 3 à Lochristi, il ne sera possible de répondre que lorsque le programme de l'année 1965 aura été établi. D'autre part, le Ministre signale que, par arrêté royal du 27 juillet 1962, les chemins ordinaires n° 3 à Desteldonk et n° 3, 6, 24, 16 et 23 à Lochristi ont été déclarés de grande communication sous le n° 526. Des renseignements sont demandés aux administrations intéressées au sujet de la déclaration possible en chemin de grande communication d'autres voies ordinaires sur le territoire de la commune intéressée.

3. Un autre point sur lequel un commissaire a cru devoir insister, c'est la nécessité qui s'impose d'aider les communes rurales à moderniser leur éclairage

bare verlichting, ja zelfs ze daartoe aan te zetten. De bestaande verlichtingsnetten zijn nu een halve eeuw oud. Ze zijn primitief, versleten en uit de tijd. Ze moeten worden vervangen door een moderne verlichting, die van een onbetwistbaar nut is vooral uit oogpunt van het wegverkeer, in verband met de vele middelen die in het werk worden gesteld om eenieders veiligheid te verhogen.

Artikel 65.611, 3 der tabellen.

1. Voor kerken, enz. waarvoor toelagen op dit artikel voorkomen, zou een lid graag het aantal dossiers en de globale gevraagde toelagen kennen, alleen van de dossiers waarvoor nog geen principiële belofte werd verleend. Verder werd gevraagd naar het globaal bedrag der vaste beloften toelagen 1964 en het globaal bedrag der principiële beloften 1964 waarvoor op heden nog geen vaste beloften werden verleend.

Onder verwijzing naar zijn antwoord op een vraag die in de Kamer werd gesteld, verklaart de Minister dat bezwaarlijk een overzicht kan worden gegeven van alle dossiers betreffende kerken, wegens de wisselende toestand. Er berusten immers dossiers bij het Ministerie van Justitie, enerzijds, en bij het Ministerie van Openbare Werken, anderzijds. Bij Openbare Werken worden die dossiers onderzocht uit technisch en stedenbouwkundig oogpunt. Overigens dient het initiatief tot de samenstelling van dossiers betreffende kerken uit te gaan van de opdrachtgever, te weten het gemeentebestuur of de kerkfabriek. Anderzijds zijn volgens de Minister in 1964 vaste toezeggingen van toelagen gedaan voor een totaal bedrag van 101 miljoen 460.718 frank. Die toelagen werden aangerekend ofwel op artikel 611/3, ofwel op het krediet « financiering door het Gemeentekrediet ». Er zijn principiële toezeggingen gedaan voor een totaal bedrag van 145.242.000 frank.

2. Aan de Gentse Sint-Niklaaskerk, nu gesloten voor de credienst om reden van bouwvalligheid, zijn restauratiewerken aan gang. In januari 1962 deden zich bepaalde instortingen voor en diende onmiddellijk ingegrepen te worden door herstellingswerken en werken ter voorkoming van verdere beschadiging. De onkosten hiervan bedroegen 79.751 frank voor herstellingen en 215.867 frank voor beschermingswerken. Deze bedragen moesten door de stad Gent voorgeschooten worden. Op 5 november 1963 werd het dossier door het Departement van Justitie aan het Departement van Openbare Werken overgemaakt met het oog op de verdeling der kosten. Van dit laatste kwam tot nu toe niets in huis. Hieromtrent stelde een lid op 8 december 1964 een parlementaire vraag waarop alleen werd geantwoord dat bedoelde werken zonder voorafgaandelijke toelating werden uitgevoerd. De vraag kan eenvoudig gesteld worden of de stad Gent de Sint-Niklaaskerk diende te laten instorten. Zal deze aan gelegenheid binnen afzienbare tijd aan een oplossing geraken?

De Minister begrijpt zeer goed dat soms dringende instandhoudingswerken noodzakelijk kunnen zijn, en

public, et même de les encourager dans cette voie. Les réseaux de distribution sont aujourd'hui vieux d'un demi-siècle. Archaïques, usés, dépassés, ils doivent être remplacés par un éclairage moderne dont l'utilité est indiscutable notamment du point de vue de la circulation routière dans le cadre des moyens mis en œuvre pour renforcer la sécurité de chacun.

Article 65.611, 3, des tableaux.

1. En ce qui concerne les églises, etc. pour lesquelles des subsides sont prévus à cet article, un membre aimerait connaître le nombre de dossiers et les subsides globaux demandés, et ce uniquement pour les dossiers qui n'ont pas encore fait l'objet d'une promesse de principe. Le même membre voudrait également connaître le montant global des promesses fermes pour 1964, et le montant global des promesses de principe qui n'ont pas encore été suivies d'une promesse ferme.

Le Ministre déclare qu'ainsi qu'il a été répondu à une question parlementaire posée à la Chambre, il est très difficile de faire le relevé de tous les dossiers d'églises, la situation étant mouvante. Il existe, en effet, des dossiers, d'une part, au Département de la Justice et, d'autre part, au Département des Travaux publics. Au Département des Travaux publics, ces dossiers sont examinés sur le plan technique et sur le plan urbanistique. Par ailleurs, l'initiative en matière de constitution de dossiers des églises appartient au maître de l'ouvrage, soit l'administration communale, soit la fabrique d'église. D'autre part, le Ministre signale que le montant des promesses fermes de subsides accordées en 1964 s'élève à 101.460.718 francs. Ces subsides ont été imputés soit sur l'article 611/3, soit sur le crédit « financement crédit communal ». Le montant total des promesses de principe à honorer s'élève à 145.242.000 francs.

2. Des travaux de restauration sont effectués actuellement à l'église Saint-Nicolas de Gand, dont l'état de délabrement interdit la célébration des offices religieux. Des chutes de pierres se sont produites en janvier 1962 et il fallut procéder immédiatement à des travaux de réparation et de prévention d'autres dégâts. Le coût des réparations s'est élevé à 79.751 francs, celui des travaux de protection à 215.867 francs. Les dites sommes durent être avancées par la ville de Gand. Le dossier fut transmis le 5 novembre 1963 par le Département de la Justice au Département des Travaux publics en vue de la répartition des frais. Il n'y a été donné aucune suite jusqu'à présent. Un membre pose, le 8 décembre 1964, une question parlementaire à ce propos. La réponse se borne à signaler que les travaux en question avaient été effectués sans autorisation préalable. On peut bel et bien poser la question de savoir si la ville de Gand devait laisser l'église Saint-Nicolas s'effondrer. L'affaire trouvera-t-elle une solution à brève échéance?

Le Ministre conçoit fort bien qu'il peut se produire parfois des travaux urgents à caractère conservatoire

dat de tijdrovende administratieve formaliteiten inderdaad oorzaak kunnen zijn van een verergering van de schade die het gebouw reeds heeft geleden. Daarom heeft hij gevraagd dat de kerkfabrieken, alvorens in dergelijke gevallen iets te ondernemen, zijn bestuur over de bestaande toestand zouden inlichten en zouden vragen spoed met de zaak te maken, en indien aan dat verzoek niet kan worden voldaan, zich rechtstreeks tot hem zouden wenden om hem toelating te vragen tot het aanvangen van de werken. Laatstgenoemd geval moet echter een uitzondering blijven. Bedoelde spoedprocedure is reeds verscheidene malen toegepast. Als jongste voorbeeld citeert de Minister de instandhoudingswerken die moeten worden uitgevoerd aan de Sint-Jacobskathedraal te Luik, die op instorten staat. Ten gevolge van de handelwijze van sommige kerkfabrieken, die werken doen uitvoeren zonder enige toelating te vragen, is de Minister genoodzaakt de toelagen te weigeren voor werken die uitgevoerd zijn zonder de voorgeschreven procedure te volgen.

Artikel 65.612 der tabellen.

In uw Commissie werd gevraagd naar de bestemming van deze kredieten. Voor welke streken worden er studies verricht ?

De Minister antwoordt dat die kredieten bestemd zijn om volgende studies te voltooien of aan te vatten :

— interregionale synthese van de reeds voltooide studies, met betrekking tot beide landsgedeelten (bureaus werken in gemeen overleg);

— streekstudie voor het gebied Antwerpen-Mechelen;

— studies van de volgende gewesten : het Luikse (4 gewesten), Bergen-Borinage (5 gewesten), de Ardennen, Zuid-Luxemburg, gebied van het kanaal Gand-Terneuzen, Brugge-Oostkust, Leuven, Tienen-Landen, Hasselt -Genk, Charleroi -Beneden - Sambre, Nijvel, Namen.

Artikel 65.614 der tabellen.

De Stad Gent is eigenares van het Museum Vander Haeghen, gelegen Veldstraat. Het betreft een geklasseerd gebouw. Het moet gerestaureerd worden met toelating en toelage van het Departement van Openbare Werken. Zoals gevraagd stuurde het Stadsbestuur afzonderlijke dossiers in volgens waarde en rangorde der nodige werken, met name :

bestek 2085 bis — herstellings- en aanpassingswerken,

bestek 2086 bis — restauratiewerken achtergevel.

bestek 2087 — schilderwerken.

Na veel over en weer geloop werd op 8 oktober 1964 door het Provinciaal Gouvernement het bestek

et où la longueur des formalités administratives peut vraiment aggraver les dégâts dont l'édifice a déjà souffert. C'est pourquoi il a demandé que, dans ce cas, la fabrique d'église, avant de marcher de l'avant, informe son administration de la situation, lui demande de faire diligence et, pour le cas où il ne pourrait pas être satisfait à cette demande, de s'adresser directement à lui pour demander l'autorisation de commencer les travaux. Cette hypothèse cependant doit être exceptionnelle. Cette procédure accélérée a déjà eu de multiples cas d'application. Le plus récent est celui des travaux de conservation à effectuer à la cathédrale Saint-Jacques à Liège qui menace de s'effondrer. Devant l'attitude de certaines fabriques d'églises qui effectuent des travaux sans demander d'autorisation quelconque, le Ministre se voit obligé de refuser les subsides pour des travaux qui auraient été effectués sans suivre la procédure imposée.

Article 65.612 des tableaux.

Un commissaire a demandé quelle est l'affectation des crédits en question. Pour quelles régions des études sont-elles effectuées ?

D'après le Ministre, ces crédits sont destinés à achever ou à commencer les études suivantes :

— synthèse interrégionale des études déjà achevées, et cela pour les deux régions linguistiques du pays (bureaux travaillant en accord);

— étude régionale de la région Anvers-Malines;

— étude des secteurs suivants : région liégeoise (4 secteurs), Mons-Borinage (5 secteurs), Ardenne, Sud-Luxembourg, zone du canal Gand-Terneuzen, Bruges - Côte Est, Louvain, Tirlemont-Landen, Hasselt-Genk, Charleroi-Basse-Sambre, Nivelles, Namur.

Article 65.614 des tableaux.

Va ville de Gand est propriétaire du Musée Vander Haeghen, situé Veldstraat. Il s'agit d'un immeuble classé. Il doit être restauré moyennant autorisation du Département des Travaux publics et par subventionnement de la part de ce dernier. Comme demandé, l'Administration communale a introduit des dossiers distincts suivant l'importance et le degré de priorité des travaux nécessaires, notamment :

Cahier des charges 2085 bis — travaux de réparation et d'aménagement.

Cahier des charges 2086 bis — travaux de restauration façade arrière.

Cahier des charges 2087 — travaux de peinture.

Après de nombreuses navettes, le Gouvernement provincial renvoya, le 8 octobre 1964, le cahier des

2087 — schilderwerken teruggestuurd, vergezeld van de principiële toezegging van de Minister d.d. 16 september 1964, evenals van het bevel om een openbare aanbesteding uit te schrijven waarvan de opening der aanbiedingen *vóór 31 maart 1965* moet gebeuren. Van de bestekken 2085bis en 2086bis betreffende de eigenlijke restauratiewerken kwam evenwel niets terecht, zodat de stad Gent *vóór 31 maart 1965* schilderwerken moet toewijzen aan een gebouw dat eerst nog moet hersteld worden doch waarvan de bestekken voorlopig zonder gevolg blijven.

Volgens de Minister is de principiële toezegging van de subsidie voor de schilderwerken op 16 september 1961 aan de Gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen gezonden. De Minister heeft de dossiers voor de restauratie van de achtergevel en voor de herstellings- en aanpassingswerken later ontvangen. De Minister heeft die dossiers niet getekend omdat hem door zijn Collega van Nationale Opvoeding en Cultuur was gevraagd, de desbetreffende bepalingen van het organiek besluit van de Regent van 2 juli 1949 te wijzigen. Thans laat dat besluit de subsidiëring van de musea niet toe. Het voorziet enkel in de toekenning van subsidies voor gemeentelijke bibliotheken en gemeentelijke administratieve gebouwen. Ter regularisatie van die toestand, en in overleg met zijn betrokken Collega's, zal de Minister eerstdaags aan de Minister-raad een ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van voormeld organiek besluit voorleggen, waardoor soortgelijke uitgaven stelselmatig zullen kunnen worden gesubsidieerd.

Artikel 65.695 der tabellen.

Het nieuw plafond voor vorstschade aan de Rijkswegen is 1.525.000.000 frank, waarvan 125.000.000 nog vast te leggen in 1965. In dit verband werd gevraagd naar de :

— totale voorstellen in 1963 van iedere Provinciale Directie,

— totale vaste toekenning voor iedere Provincie tot einde 1964 (1963 en 1964 samen),

— voorziene verdeling van het saldo in 1965 per Provinciale Directie.

In antwoord op de vraag betreffende de voorstellen van de provinciale directies, verwijst de Minister naar zijn antwoord, gepubliceerd in het verslag van de Commissie voor de Openbare Werken van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, betreffende de begroting 1964 (p. 35-36) :

« Alle door de winter aan het wegennet aangerichte schade is nog niet hersteld. Tot op heden heeft de Regering 1 miljard 400 miljoen toegekend, waarvan 1 miljard 200 miljoen thans verdeeld zijn onder de provincies. De verdeling is vermeld in de onderstaande tabel, waarin zowel het aantal beschadigde wegvakken per provincie als de tot op heden toegekende kredieten worden opgesomd.

» Herstel van de winterschade 1962-1963 :

charges 2087, relatif aux travaux de peinture, accompagné de la promesse de principe donnée par le Ministre en date du 16 septembre 1964, ainsi que de l'ordre de procéder à une adjudication publique dont l'ouverture des soumissions doit se faire *avant le 31 mars 1965*. En ce qui concerne les cahiers des charges 2085 bis et 2086 bis, relatifs aux travaux de restauration proprement dits, aucune suite n'a toutefois été donnée, de sorte que la ville de Gand doit adjudger avant le 31 mars 1965 des travaux de peinture à effectuer à un immeuble qui doit encore être réparé et dont les cahiers des charges restent provisoirement sans suite.

D'après le Ministre, la promesse de principe de subsides pour les travaux de restauration de peinture a été expédiée le 16 septembre 1964 au Gouverneur de la province de Flandre Orientale. Le Ministre a reçu ultérieurement les dossiers pour la restauration de la façade arrière et les travaux de restauration. Le Ministre n'a pas signé ces dossiers pour la raison qu'il avait été contacté par son collègue de l'Education nationale et de la Culture, en vue de modifier les dispositions de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 organique en la matière. Actuellement, cet arrêté ne permet pas la subvention des musées. Il ne permet que l'octroi de subsides aux bibliothèques communales et aux bâtiments administratifs communaux. En vue de régulariser cette situation, en accord avec ses Collègues intéressés, le Ministre soumettra incessamment au Conseil des Ministres un projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté organique précité, ce qui permettra de subsidier régulièrement des dépenses de l'espèce.

Article 65.695 des tableaux.

Le nouveau plafond des crédits relatifs aux dégâts causés par le gel aux routes de l'Etat s'élève à 1.525.000.000 de francs dont 125.000.000 resteront encore à engager en 1965. A ce propos, on a demandé :

les propositions globales faites en 1963 par chaque direction provinciale,

le montant global définitif octroyé à chaque province jusqu'à la fin de 1964 (1963 et 1964 ensemble),

la répartition du solde par direction provinciale.

Répondant à la question concernant les propositions des directions provinciales, le Ministre se réfère à sa réponse publiée dans le rapport de la Commission des Travaux publics de la Chambre, concernant le budget de 1964 (pp. 35-36) :

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

» Réparation des dégâts de l'hiver 1962-1963 :

Provincie — <i>Province</i>	Aantal beschadigde wegvakken — <i>Nombre de sections endommagées</i>	Kredieten toegekend in 1963 (in miljoenen) — <i>Crédits attribués en 1963 (en millions)</i>
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	60	65
Brabant. — <i>Brabant</i>	70	135
West-Vlaanderen. — <i>Flandre occidentale</i>	50	68
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre orientale</i>	30	63
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	100	105
Luik. — <i>Liège</i>	350	290
Limburg. — <i>Limbourg</i>	80	110
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	250	175
Namen. — <i>Namur</i>	210	189
Totaal. — <i>Total</i>	1.200	1.200

» De uitgevoerde werken behelzen niets anders dan het vroegere wegprofiel, zonder enige modernisering.

» Het is echter dikwijls noodzakelijk geweest de onderbouw van de weg te verstevigen wegens de beschadiging van de wegbedding. Anderzijds werden de verouderde wegdekken vanzelfsprekend door moderne wegdekken vervangen.

» Hieruit volgt dat de toestand soms merklijk werd verbeterd. »

Alle provinciale directies hadden meer kredieten gevraagd, doch zulks gebeurde aan de hand van een eerste summier raming, zonder gedetailleerde kostenramingen betreffende de herstellingswerken op te maken. Die eerste door de diensten opgemaakte ramingen zijn, volgens de Minister, zonder nut vermits ze niet stroken met de werkelijkheid.

Anderzijds heeft de Minister de volgende nadere gegevens verstrekt :

— Totaal der vastleggingen voor elke provincie (einde 1964) (in miljoenen F) :

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

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

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

Toutes les directions provinciales avaient sollicité des crédits plus importants mais cela sur base d'une première estimation sommaire, sans établissement des devis détaillés relatifs aux travaux de réparation. Ces premières estimations établies par les services sont, d'après le Ministre, sans intérêt, puisqu'elles ne traduisent pas la réalité.

D'autre part, le Ministre a fourni les précisions suivantes :

— Total des engagements pour chaque province (fin 1964) (en millions de F) :

	1963	1964	Totaal — <i>Total</i>
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	44,015	18,476	62,491
Brabant. — <i>Brabant</i>	123,037	18,206	141,243
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	102,927	5,622	108,549
Luik. — <i>Liège</i>	280,548	21,982	302,530
Limburg. — <i>Limbourg</i>	97,848	21,748	119,596
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	152,279	49,883	202,162
Namen. — <i>Namur</i>	156,080	35,485	191,565
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre orientale</i>	40,744	20,335	61,079
West-Vlaanderen. — <i>Flandre occidentale</i>	56,947	12,406	69,353
Totaal. — <i>Total</i>	1.054,425	+ 204,143	= 1.258,568

— Verdeling van het restant in 1965 per provinciale directie.

De verdeling is nog niet opgemaakt.

— Er dient opgemerkt dat de cijfers die voorkomen in het verslag van de Kamer, betrekking hebben op de kredieten die ter beschikking werden gesteld van de Provinciale Directies, terwijl de nieuwe cijfers de werkelijke verbintenissen weergeven.

— Répartition prévue du solde en 1965 par direction provinciale.

La répartition n'est pas encore établie.

Il y a lieu de noter que les chiffres qui figurent au rapport de la Chambre ont trait au crédit mis à la disposition des directions provinciales, les nouveaux chiffres reflétant les engagements réels.

Artikel 65.621 der tabellen.

Wanneer zal de brug over het Albertkanaal te Meerhout-Vorst worden aanbesteed? Op de begroting van 1965 komt dit werk niet voor.

De brug van Meerhout-Vorst werd in 1940 bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog vernield. Het was een brug met één enkele rijstrook waarvan de herbouw, zelfs als noodbrug, volgens de Minister, niet noodzakelijk werd geacht gezien het zeer geringe verkeer aldaar. Een veerdienst zorgt voor het overzetten van de voetgangers en fietsers. De dienst van het Albertkanaal heeft nu de studie aangevat van een nieuwe brug in voorgespannen beton met dubbele rijweg, voet- en fietspaden alsook de heraanpassing van de opritten aan het nieuwe dwarsprofiel op de brug. Indien de kredietmogelijkheden zulks toelaten kunnen deze werken in de loop van 1966 in aanbesteding gelegd worden.

Artikel 65.631 der tabellen.

Hoe komt het dat bepaalde kunstwerken, die reeds werden beschadigd tijdens de oorlog, zoals bv. de sluis te Heist, nog niet werden herbouwd of hersteld?

Volgens de Minister bestaan er nog altijd door oorlogshandelingen vernielde of beschadigde kunstwerken, waarvan de wederopbouw moest worden uitgesteld ten voordele van dringender werken, wegens de beperking van de kredieten voor het herstel der oorlogsschade. De wederopbouw van de uitwateringssluizen te Heist, waarvan de kosten op 60 miljoen frank zijn geraamd, werd uitgesteld omdat de ligging der sluizen een belangrijke rol speelt in de studie voor de werken tot uitbreiding van de haven te Zeebrugge, zodat diverse mogelijke oplossingen moeten worden onderzocht. Een oplossing zal weldra in overweging kunnen worden genomen in verband met het onderzoek van het probleem van de watervoorziening van de beide Vlaanderen.

TITEL III.**Instellingen van openbaar nut (Wegenfonds).***Artikel 533.01, I. — AUTOSNELWEGEN.*

Voor het autosnelwegenprogramma werden volgende inlichtingen verstrekt :

Werken in 1964 toegekend na aanbesteding.
Luik - Bergen - Doornik - Franse grens :

Viaduct te Viesville : 123.784.000 frank.
Brug n° 30 te Bois-d'Haine : 35.997.864 frank.

Werken in 1964 toegekend zonder aanbesteding.
Luik - Bergen - Doornik - Franse grens :

Viaduct te Horion-Hozémont : 70.000.000 frank.
Viaduct te La Louvière : 60.000.000 frank.
Vak Strépy - Houdeng-Goegnies (5,6 km) : 210 miljoen frank.

Article 65.621 des tableaux.

Quand sera mis en adjudication le pont sur le canal Albert à Meerhout-Vorst ? Ledit ouvrage ne figure pas au budget de 1965.

Le pont de Meerhout-Vorst a été détruit en 1940 au début de la seconde guerre mondiale. C'était un pont à simple voie dont la reconstruction, même en tant que pont provisoire, ne fut pas jugée utile en raison de la circulation très réduite à cet endroit. Un passage d'eau public assure la traversée des piétons et des cyclistes. Le Service du canal Albert a entamé l'étude d'un nouveau pont en béton précontraint, pont comportant une double voie et des trottoirs ainsi que des pistes cyclables; il s'occupe également d'adapter les accès au nouveau profil en travers du pont. Si les possibilités budgétaires le permettent, les dits travaux pourront être mis en adjudication dans le courant de 1966.

Article 65.631 des tableaux.

Comment se fait-il que certains ouvrages d'art, déjà endommagés pendant la guerre comme c'est le cas de l'écluse de Heist, n'aient pas encore été reconstruits ou réparés ?

D'après le Ministre, il existe encore et toujours des ouvrages d'art détruits ou endommagés par des faits de guerre, dont la réparation devait être remise en faveur d'autres travaux plus urgents, vu la limitation des crédits pour la réparation des dommages de guerre. La reconstruction de l'écluse d'écoulement à Heist, dont le coût a été estimé à 60 millions de francs, fut retardée par le fait que, dans l'étude des travaux d'extension du port de Zeebrugge, la situation des écluses joue un rôle important, ce qui a nécessité l'examen de diverses solutions possibles. Une solution pourra bientôt être prise en considération, en rapport avec l'étude du problème de l'approvisionnement en eau des deux Flandres.

TITRE III.**Organismes d'intérêt public (Fonds des Routes).***Article 533.01, I. — AUTOROUTES.*

Concernant le programme des autoroutes, les renseignements ci-après ont été fournis :

Travaux attribués en 1964 après adjudication.
Liège - Mons - Tournai - frontière française :

Viaduc de Viesville : 123.784.000 francs.
Pont n° 30 de Bois-d'Haine : 35.997.864 francs.

Travaux attribués en 1964 sans adjudication.
Liège - Mons - Tournai - frontière française :

Viaduc d'Horion-Hozémont : 70.000.000 de francs.
Viaduc de La Louvière : 60.000.000 de francs.
Section Strépy - Houdeng-Goegnies (5,6 km) : 210.000.000 de francs.

Vak Bois-d'Haine - Manage (2,1 km) : 180 miljoen frank.

Vastleggingen in 1964 voor onteigeningen :
605.027.917 frank.

Vastleggingen in 1964 voor signalisatie, verlichting, beplantingen, enz. :
23.855.767 frank.

Uitgaven met betrekking tot in uitvoering zijnde werken, vast te leggen in 1965 :

Antwerpen - Luik - Aken : 610 miljoen frank.

Luik - Bergen - Doornik - Franse grens : 284 miljoen frank.

Luik - Maastricht : 76 miljoen frank.

Artikel 533.01, II. — WEGEN.

1. Voor het wegenprogramma werden volgende inlichtingen verstrekt :

Werken in 1964 toegekend na aanbesteding.

Provincie Antwerpen.

Weg n° 1. — Omleiding van Mechelen : 22 miljoen 580.060 frank.

Weg n° 13. — Rechttrekking te Koningshooikt : 34.068.800 frank.

Weg n° 242. — Wilrijk : herinrichting van het kruispunt Prins Boudewijnlaan - J. Moretuslei : 4 miljoen 938.215 frank.

Weg Breendonk - Sint-Niklaas : aanleg van rechterrijweg op vak Breendonk - Temse : 31.239.018 frank.

Provincie Brabant .

Weg n° 2. — Verdubbeling van de Leuvense steenweg langs de Scailquinstraat : 6.219.500 frank.

Province West-Vlaanderen.

Weg n° 9. — Ieper : moderniseren Markt : 4 miljoen 824.188 frank.

Weg n° 57. — Waregem : inrichten kruispunt Zultesteenweg met weg n° 337 « De Knock » : 4 miljoen 809.324 frank.

Weg n° 72. — Vak Wulpen - Veurne : 17 miljoen 323.730 frank.

Koninklijke laan : verbreden te Nieuwpoort 16.096.310 frank.

Brugge : brug over het Kanaal Brugge - Oostende 46.850.613 frank.

Provincie Oost-Vlaanderen.

Weg n° 14. — Sint-Amandsberg : viaduct N.M.B.S. 7.292.529 frank.

Section Bois-d'Haine - Manage (2,1 km) : 180 millions de francs.

Engagements en 1964 pour expropriations.
605.027.917 francs.

Engagements en 1964 pour signalisation, éclairage, plantations, etc.
23.855.767 francs.

Dépenses concernant des travaux en cours, à engager en 1965.

Anvers - Liège - Aix-la-Chapelle : 610.000.000 de F.

Liège - Mons - Tournai - frontière française : 284 millions de francs.

Liège - Maastricht : 76.000.000 de francs.

Article 533.01, II. — ROUTES.

1. Concernant le programme des routes, les renseignements ci-après ont été fournis :

Travaux attribués en 1964 après adjudication.

Province d'Anvers.

Route n° 1. — Déviation à Malines : 22.580.060 F.

Route n° 13. — Rectification à Koningshooikt : 34.068.800 francs.

Route n° 242. — Wilrijk : réaménagement du carrefour formé par les « Prins Boudewijnlaan » et « J. Moretuslei » : 4.938.215 francs.

Route Breendonk - Saint-Nicolas(Waas) : construction de la chaussée de droite de la section Breendonk - Tamise : 31.239.018 francs.

Province de Brabant.

Route n° 2. — Dédoublément de la chaussée de Louvain par la rue Scailquin : 6.219.500 francs.

Province de Flandre Occidentale.

Route n° 9. — Ypres : Modernisation de la grand'place : 4.824.188 francs.

Route n° 57. — Waregem : Aménagement du carrefour formé par la « Zultesteenweg » et la route n° 337 « De Knock » : 4.809.324 francs.

Route n° 72. — Section Wulpen - Furnes : 17 millions 323.730 francs.

Route royale : Elargissement à Nieuport : 16 millions 96.310 francs.

Bruges : Pont sur le canal de Bruges à Ostende : 46.850.613 francs.

Province de Flandre Orientale.

Route n° 14. — St-Amandsberg : viaduc S.N.C.B. : 7.292.529 francs.

Indusriële weg Gent - Zelzate : brug over de Moervaart : 37.033.375 frank.

Aalst : Albrechtlaan : 10.922.910 frank.

Gent : Ringlaan : 32.043.024 frank.

Weg Breendonk - Sint-Niklaas : aanleg van rechterrijweg op vak Temse - Sint-Niklaas : 14.399.219 frank.

Provincie Henegouwen.

Weg n° 5. — Vak Frasnes-lez-Gosselies - Charleroi : 35.574.818 frank.

Weg n° 373. — Mont-sur-Marchienne : verbeteren van de weg en van de Place des Essarts : 5.006.620 fr.

Weg n° 398. — Vak Tourpes - Belœil : 29 miljoen 112.915 frank.

Provincie Luik.

Weg n° 426. — Traverse in Grandville : 5 miljoen 426.944 frank.

Condroz-weg : vak Saint-Séverin : kruispunt van de weg naar Marche : 29.298.605 frank.

Provincie Limburg.

Weg n° 15. — Vak Tongeren - grens der provincie Luik : 19.253.107 frank.

Bree : Tweede Ringlaan : 11.840.700 frank.

Provincie Luxemburg.

Weg n° 4. — Omleiding van Marche : 41 miljoen 223.685 frank.

Vak Tenneville - Ortheuville : 24.926.084 frank.

Rondweg om Aarlen : 19.366.960 frank.

Provincie Namen.

Weg n° 4. — Vak Emptinne - Pessoux : 219 miljoen 350.825 frank.

Weg n° 47. — Godinne : bouwen van steunmuur : 3.624.060 frank.

Werken in 1964 toegekend zonder aanbesteding.

Provincie Brabant .

Weg n° 3. — Vak Brussel - Tervuren : 21 miljoen 839.260 frank.

Provincie Henegouwen.

Châtelet : brug over de Samber : 24.034.993 frank.

Provincie Limburg.

Weg n° 48. — Diepenbeek : rechte trekking toegang tot de Koning Boudewijn autoweg vanaf het industriegebied te Genk : 80.000.000 frank.

Vastleggingen in 1964 voor onteigeningen :

Provincie Antwerpen : 4.442.495 frank.

Provincie Brabant : 19.460.205 frank.

Provincie Oost-Vlaanderen : 99.106.670 frank.

Provincie West-Vlaanderen : 12.734.344 frank.

Route industrielle Gand-Zelzate : pont sur le Moervaart : 37.033.375 francs.

Alost : Albrechtlaan : 10.922.910 francs.

Gand : Boulevard circulaire : 32.043.024 francs.

Route Breendonk-Saint-Nicolas (Waas) : construction de la chaussée de droite de la section Tamise - Saint-Nicolas (Waas) : 14.399.219 francs.

Province de Hainaut.

Route n° 5. — Section Frasnes-lez-Gosselies - Charleroi : 35.574.818 francs.

Route n° 373. — Mont-sur-Marchienne : Amélioration de la route et de la Place des Essarts : 5.006.620 F.

Route n° 398. — Section Tourpes-Belœil : 29 millions 112.915 francs.

Province de Liège.

Route n° 426. — Traverse de Grandville : 5 millions 426.944 francs.

Route du Condroz : Section St-Séverin : carrefour avec la route de Marche-en-Famenne : 29.298.605 F.

Province de Limbourg.

Route n° 15. — Section Tongres — limite de la province de Liège : 19.253.107 francs.

Bree : Deuxième boulevard circulaire : 11.840.700 F.

Province de Luxembourg.

Route n° 4. — Déviation à Marche-en-Famenne : 41.223.685 francs.

Section Tenneville-Ortheuville : 24.926.084 francs.

Déviation à Arlon : 19.366.960 francs.

Province de Namur.

Route n° 4. — Section Emptinne-Pessoux : 219 millions 350.825 francs.

Route n° 47. — Godinne : construction d'un mur de soutènement : 3.624.060 francs.

Travaux attribués en 1964 sans adjudication.

Province de Brabant.

Route n° 3. — Section Bruxelles-Tervuren : 21 millions 839.260 francs.

Province de Hainaut.

Châtelet : Pont sur la Sambre : 24.034.993 francs.

Province de Limbourg.

Route n° 48. — Diepenbeek : Rectification de la route d'accès à l'autoroute Roi Baudouin, à partir de la zone industrielle de Genk : 80.000.000 de francs.

Engagements en 1964 pour expropriations.

Province d'Anvers : 4.442.495 francs.

Province de Brabant : 19.460.205 francs.

Province de Flandre orientale : 99.106.670 francs.

Province de Flandre occidentale : 12.734.344 F.

Provincie Henegouwen : 18.022.792 frank.
 Provincie Luik : 55.108.620 frank.
 Provincie Limburg : 16.362.835 frank.
 Provincie Luxemburg : 12.012.988 frank.
 Provincie Namen : 34.579.341 frank.

Vastleggingen in 1964 voor verkeerstekens, verlichting, beplantingen, enz. :

77.153.901 frank.

Lijst der werken aanbesteed in 1964, maar vast te leggen in 1965 :

Provincie West-Vlaanderen.

Kruispunt van Rw 72 en Rw 300 te Heist : 1 miljoen 374.674 frank.

Wegenknooppunt Overleistraat - Menenstraat en Bruggestraat te Kortrijk : 2.675.146 frank.

Provincie Oost-Vlaanderen.

Weg n° 14. — Rijwielpaden te Machelen : 15 miljoen 490.772 frank.

Provincie Henegouwen.

Weg n° 52. — Chimay : Kruispunt La Bouchère : 1.971.900 frank.

Provincie Namen.

Weg n° 5. — Rondweg om Fraire : 21.803.750 frank.

2. Ter gelegenheid van de bespreking van de begroting 1964 in de Kamercommissie van Openbare Werken verklaarde de Minister (dokument 4-XVI n° 2 dd. 22 januari 1964) :

« Blz. 28. — *vak Moervaut Sidmar*. — De grondinnemingen die voor de aanleg van de weg nodig zijn, zullen omstreeks juli 1964 plaats vinden. Het ontwerp voor de aanleg van de weg wordt bestudeerd en de stukken in verband met de aanbesteding worden eerlang opgesteld. Wegens het feit dat onvoldoende kredieten ter beschikking van de Minister werden gesteld, konden die werken niet in het programma voor 1964 worden opgenomen.

» Blz. 40. — *vak Zelzate-Sidmar*. — De onteigeningen voor het wegvak Zelzate-Sidmar zullen tegen juli 1964 gereed komen. Wegens gebrek aan de nodige kredieten is het niet mogelijk geweest de uitvoering van de werken in het programma 1964 op te nemen.

» Blz. 40. — *industrieweg Gent-Zelzate*. — De volledige afwerking van deze industriële weg is voorzien tegen einde 1966 zo de nodige kredieten ter beschikking kunnen worden gesteld ».

In Uw Commissie werd gevraagd of de nodige kredieten nu voorzien zijn.

Volgens de Minister kon om budgettaire redenen enkel een eerste vak in het programma voor 1965 worden opgenomen. De aanbestedingsbescheiden voor het verwezenlijken hiervan liggen klaar. Alzo zal het

Province de Hainaut : 18.022.792 francs.
 Province de Liège : 55.108.620 francs.
 Province de Limbourg : 16.362.835 francs.
 Province de Luxembourg : 12.012.988 francs.
 Province de Namur : 34.579.341 francs.

Engagements en 1964 pour signalisation, éclairage, plantations, etc.

77.153.901 francs.

Liste des travaux adjugés en 1964, mais à engager en 1965 :

Province de Flandre Occidentale.

Carrefour des routes de l'Etat n°s 72 et 300 à Heist : 1.374.674 francs.

Carrefour formé par les « Overleistraat », « Menenstraat » et « Bruggestraat », à Courtrai : 2.675.146 F.

Province de Flandre Orientale.

Route n° 14. — Pistes cyclables à Machelen : 15.490.772 francs.

Province de Hainaut.

Route n° 52. — Chimay : Carrefour de la Bouchère : 1.971.900 francs.

Province de Namur.

Route n° 5. — Contournement de Fraire : 21 millions 803.750 francs.

2. Le Ministre a déclaré à l'occasion de la discussion du budget de 1964 par la Commission de la Chambre (document 4-XVI n° 2 du 22 janvier 1964) :

« p. 28. — *tronçon Moervaut-Sidmar*. — Les emprises nécessaires pour la construction de la route seront réalisées vers juillet 1964. Le projet de construction de la route est en préparation et les documents d'adjudication seront établis prochainement. Il n'a pas été possible de prévoir ces travaux au programme de 1964, compte tenu de l'insuffisance des crédits mis à la disposition du Ministre.

» p. 40. — *tronçon Zelzate-Sidmar*. — Les expropriations pour le tronçon Zelzate-Sidmar seront réalisées pour juillet 1964. Le défaut des crédits nécessaires n'a pas permis de prévoir l'exécution des travaux au programme de 1964.

» p. 40. — *route industrielle Gand-Zelzate*. — L'achèvement de cette route industrielle est prévu pour la fin de 1966 si les crédits nécessaires sont disponibles ».

Un commissaire a demandé si les crédits nécessaires sont actuellement prévus.

D'après le Ministre, seul un premier tronçon a pu être inscrit au programme de 1965, et ce pour des raisons budgétaires. Les documents d'adjudication relatifs à la réalisation de ce tronçon sont prêts. Ainsi donc,

bedrijf « Sidmar » toegang krijgen tot de rijksweg Zelzate-Lochristi.

3. Een lid vraagt hoe het staat met het probleem van de verwezenlijking der omleiding van Veurne, waar zich geregeld opstoppen voordoet. Hij vraagt tevens welke schikkingen worden getroffen om het lastige probleem van de doortocht van Oost-Vleteren op te lossen.

Volgens de Minister werd het definitief tracé van de omleiding Veurne-West reeds vastgelegd. De reeds gevorderde maar nog niet volledig beëindigde studies worden voortgezet.

Voor Oost-Vleteren is de aanbestedingsprocedure aan de gang. De openingsdatum der inschrijvingen zal eerlang worden aangekondigd.

4. Welke werken zullen in 1965 worden uitgevoerd aan de weg Brussel-Antwerpen ?

In antwoord op die vraag, deelt de Minister mede dat er in 1965 geen moderniseringswerken aan de rijksweg n° 1bis Brussel-Antwerpen zullen worden uitgevoerd. De normale onderhoudswerken zullen worden uitgevoerd. Op de rijksweg n° 1 zullen de werken tot verdubbeling van de Grote Steenweg, te Berchem, worden voortgezet.

5. De aanbesteding voor het tweede vak van de weg Breendonk-Temse heeft plaatsgehad. Welke wegen die daar naar toe leiden, zullen nog worden verbeterd of uitgevoerd en, meer speciaal, zullen de toegangswegen tot de brug van Temse volledig ter beschikking zijn in het jaar 1965 ?

Volgens de Minister zal de rijbaanverdubbeling op de Rijksweg n° 175 Breendonk-Temse-St. Nikolaas over de gehele lengte worden uitgevoerd, met inbegrip van de brugopritten. De moderniseringswerken blijven tot de weg zelf beperkt. Het bevel om de werken te beginnen zal eerstdaags worden gegeven. Andere rijkswegen die naar de weg n° 175 leiden, worden niet verbeterd.

6. Een lid wijst erop dat men op de weg Bergen-Brussel een rondweg om Zinnik heeft uitgevoerd. Een rondweg om Tubeke is sedert verscheidene jaren in uitzicht gesteld, maar hij constateert dat op de begroting geen kredieten voor de uitvoering van dat werk worden uitgetrokken. Hij wenst het juiste programma van het Bestuur der Wegen dienaangaande te kennen.

Volgens de Minister wordt het door het Instituut voor Grondmechanica van de Universiteit te Gent verrichte grondonderzoek voor de wegomlegging te Tubeke op dit ogenblik beëindigd. Het aangewezen ingenieursbureau beschikt thans over de nodige gegevens om het voorontwerp op te maken, dat in de loop van het tweede kwartaal van 1965 zal worden ingediend. Onmiddellijk na onderzoek zal het ontwerp worden opgemaakt en zullen de onteigeningsprocedures worden aangevat. De kredieten zullen op een latere begroting worden uitgetrokken, zodat de werken kunnen worden begonnen zodra de gronden beschikbaar zijn.

le complexe Sidmar sera raccordé à la route de l'Etat Zelzate-Lochristi.

3. Un membre demande où en est le problème de la réalisation du contournement de Furnes, où des embouteillages se produisent régulièrement. Il demande également quelles dispositions ont été prises pour résoudre le problème de la traversée difficile d'Oost-vleteren.

Le Ministre répond que le tracé définitif du contournement de Furnes-Ouest est fixé. Les études, qui sont déjà avancées, mais pas encore complètement terminées, se poursuivent.

Pour Oostvleteren, la procédure d'adjudication est en cours. La date d'ouverture des soumissions sera annoncée dans les prochains jours.

4. Quels sont les travaux qui seront exécutés en 1965 à la route Bruxelles-Anvers ?

Répondant à cette question, le Ministre signale qu'en 1965, il ne sera pas exécuté de travaux de modernisation à la route de l'Etat n° 1bis Bruxelles-Anvers. Les travaux normaux d'entretien seront exécutés. A la route de l'Etat n° 1, les travaux de dédoublement à la Grande Chaussée, à Berchem, seront continués.

5. L'adjudication du deuxième tronçon de la route Breendonk-Tamise a eu lieu. Quelles sont les routes y conduisant qui restent encore à améliorer ou à exécuter et plus spécialement les accès au pont de Tamise seront-ils terminés en 1965 ?

D'après le Ministre, le dédoublement de la route de l'Etat n° 175 Breendonk-Tamise-St Nicolas sera exécuté sur toute la longueur, y compris les accès au pont. Les travaux de modernisation restent limités à la route elle-même. L'ordre de commencer les travaux sera donné incessamment. L'amélioration d'autres routes de l'Etat qui conduisent à la route n° 175, n'est pas prévue.

6. Un membre signale que sur la route Mons-Bruxelles, on a réalisé un contournement à Soignies. Un autre contournement était prévu depuis plusieurs années à Tubize, mais il constate que le budget ne prévoit pas de crédits pour la réalisation de ce travail. Il demande à connaître le programme exact de l'Administration des Routes à ce sujet.

D'après le Ministre, l'étude géotechnique du contournement de Tubize effectuée par l'Institut géotechnique de l'Université de Gand, se termine en ce moment. Le bureau d'études désigné dispose maintenant des données nécessaires pour établir son avant-projet, qui sera remis dans le courant du 2° trimestre de 1965. Le projet sera établi dès après examen et les procédures d'expropriation seront entamées. Les inscriptions budgétaires seront faites dans un budget ultérieur de façon à commencer les travaux dès que les terrains seront disponibles.

7. Hoewel de Minister verklaarde dat aan de weg Geel-Turnhout een prioriteit zou gegeven worden, kon in 1964 om technische redenen nog niet met het werk begonnen worden. Op de begroting 1965 is daarvoor evenmin iets voorzien. Waarom kunnen de werken niet in 1965 worden uitgevoerd ?

Volgens de Minister zijn omvangrijke onteigeningen noodzakelijk voor de modernisering van de rijksweg n° 20 Geel-Turnhout, om er een primaire weg 1 met 4 rijstroken van te maken. Naarmate de onteigeningsplannen zullen worden ingediend, zullen binnen de perken van de mogelijkheden kredieten ter beschikking van het Aankoopcomité te Antwerpen worden gesteld. Voor het vak Geel-Punt-Ring Geel is dat reeds in april 1964 gebeurd en er zijn onteigeningen in uitvoering voor een totaal bedrag van 35 miljoen. Alhoewel het vak Geel-Turnhout zijn prioriteit behoudt, mag niet worden verwacht dat, gelet op de stand der onteigeningen, de werken in 1965 zullen kunnen worden aangevat.

8. De inrichting van het kruispunt van de wegen 45 en 48 te Neufchâteau stelt problemen. Een blok van zes huizen is verscheidene jaren geleden aangekocht met het oog op de inrichting van dat kruispunt. Die in het stadscentrum gelegen huizen hebben de troosteloze aanblik van verlaten en niet onderhouden woningen. De gemeenteraad houdt het bijzonder plan van aanleg van de stad sedert drie jaar in beraad omdat hij dat plan enkel kan goedkeuren na sommige wijzigingen die moeten worden aangebracht in verband met de op het bedoelde kruispunt uit te voeren werken. De derde reden die pleit voor een spoedige oplossing van dat probleem is, dat het huidig kruispunt een voortdurend gevaar voor ongelukken oplevert.

Volgens de Minister is kortelings aan de plaatselijke dienst het bevel gegeven tot sloping van de onteigende gebouwen.

9. Een lid herinnert aan een parlementaire vraag betreffende de verbetering van de weg Brussel-Bergen te Quenast. In het antwoord op die vraag wordt medegedeeld dat een onderhandse aanbesteding is uitgeschreven voor de hervatting van de door de aannemer in de steek gelaten werken. Hij vraagt hoever het staat met het onderzoek van dat dossier, op welke datum de werken zullen kunnen worden hervat, en hij wenst te weten of de Staat niet het recht heeft, de vermeerdering van de prijs der werken ten gevolge van de heraanbesteding, door de in gebreke gebleven aannemer te doen dragen.

In antwoord op die vragen, deelt de Minister mede dat de aanbesteding op 7 december 1964 heeft plaats gehad, en dat het laagste inschrijvingsbiljet op 5 januari 1965 werd goedgekeurd. De aannemer werd daarvan in kennis gesteld en de hervatting der werken is vastgesteld op 1 februari voor zover de weersomstandigheden het toelaten. Voor het overige verwijst de Minister naar het antwoord op de parlementaire vraag n° 2 van 18 november 1964 dat werd gepubliceerd in het Bulletin n° 5 van 8 december 1964 van de Senaat, gewone zitting 1964-1965.

10. Tijdens de jongste drie jaar heeft het Wegenfonds meer dan 10 miljard uitgegeven. Een commissie.

7. Quoique le Ministre ait déclaré que priorité serait donnée à la route Geel-Turnhout, les travaux n'ont pu être entamés en 1964 pour des raisons techniques. Le budget de 1965 ne prévoit rien non plus à ce sujet. Pourquoi les travaux ne peuvent-ils être exécutés en 1965 ?

D'après le Ministre, la modernisation de la route de l'Etat n° 20 Geel-Turnhout pour en faire une route primaire 1 avec 4 bandes de roulement exige d'importantes expropriations. Au fur et à mesure que les plans d'expropriation seront introduits, des crédits seront mis à la disposition du Comité d'acquisition à Anvers, dans les limites des possibilités de crédits. Pour le tronçon Geel-Punt-Ring de Geel, cela a déjà été fait en avril 1961 et les expropriations sont en cours pour un montant total de 35 millions. Bien que le tronçon Geel-Turnhout garde sa priorité, on ne peut espérer que les travaux soient entamés en 1965 vu l'état d'avancement des expropriations.

8. L'aménagement du carrefour des routes 45 et 48 à Neufchâteau pose des problèmes. Un bloc de six maisons a été acheté il y a plusieurs années en vue de l'aménagement de ce carrefour. Situées au centre de la ville, ces maisons délabrées offrent aujourd'hui le lamentable spectacle des habitations abandonnées et non entretenues. Le conseil communal tient en suspens depuis trois ans le plan particulier d'aménagement de la ville pour la raison qu'il ne peut l'adopter qu'après certaines modifications qui doivent y être apportées en fonction des travaux à réaliser au dit carrefour. La troisième raison militant en faveur d'une solution urgente de ce problème réside en ce que l'actuel carrefour constitue un risque permanent d'accidents.

D'après le Ministre, l'ordre de procéder à la démolition des immeubles expropriés a été délivré récemment au service local.

9. Un membre rappelle une question parlementaire au sujet des travaux d'amélioration de la route Bruxelles-Mons à Quenast. Dans la réponse à cette question, il est signalé qu'un appel restreint a été lancé pour la reprise des travaux abandonnés par l'entrepreneur. Il demande où en est l'examen de ce dossier, à quelle date les travaux pourront être repris, et il voudrait savoir si l'Etat n'est pas en droit de faire supporter par l'entrepreneur défaillant l'augmentation du coût des travaux résultant de la réadjudication.

Répondant à ces questions, le Ministre signale que l'adjudication a eu lieu le 7 décembre 1964 et la soumission la plus basse approuvée le 5 janvier 1965. Notification en a été donnée à l'entrepreneur, et la reprise des travaux est fixée au 1^{er} février, pour autant que les circonstances climatologiques le permettent. Pour le surplus, le Ministre renvoie à la question parlementaire n° 2 du 18 novembre 1964, publiée dans le Bulletin n° 5 du 8 décembre 1964 du Sénat, session ordinaire de 1964-1965.

10. Au cours des trois dernières années, le Fonds des Routes a dépensé une somme dépassant 10 mil-

lid constateert dienaangaande dat de provincie Luxemburg, b.v. die nochtans over geen autowegen noch waterwegen beschikt, karig wordt bedeeeld, vermits ze voor dezelfde periode slechts 277 miljoen heeft ontvangen. Hij betreurt dat de kredieten die Luxemburg op die wijze voor zijn wegen worden verleend, zo beperkt zijn, vooral als men weet dat de totale som van de kredieten welke in die post voor het gehele land voorkomen, beneden de tegenwoordige behoeften liggen. Wat het zuiden van het land betreft, is het, steeds volgens hetzelfde lid, duidelijk dat de werkelijk omvangrijke werken die werden uitgevoerd of die in uitvoering zijn op verschillende plaatsen van het vak dat Namen met de grens van het Groothertogdom Luxemburg verbindt, zeer veel kosten. Deze uitgave, die men volstrekt niet kan vermijden, zou volgens hem geen enkele terugslag mogen hebben op het bedrag van de kredieten die aan Luxemburg voor de andere wegenbouwwerken moeten worden verleend.

De weg n° 4 is een waar bindteken tussen het Lotharingse bekken en het Noorden van het land. Als zodanig belangt die weg het gehele land aan. Het is trouwens daarom dat deze weg, die een zeer aanzienlijke rol in 's lands economie vervult, niet mag worden verwaarloosd. Benevens de rondwegen om Aarlen en Marche, die ver van voltooid zijn — want men mag niet zeggen dat de werken in versneld tempo worden uitgevoerd — moet nog worden voorzien in de verbetering van andere wegvakken, waarvan de totale lengte 33 km bedraagt.

Zo is het de wens van het lid, dat onder meer de modernisering van de vakken Bastenaken-Martelange en Hollogne-Vieilles Forges dadelijk zou worden uitgevoerd.

Steeds volgens hetzelfde lid, zouden de secundaire wegen, alhoewel ze enkel voor het regionaal verkeer dienen, niettemin beter moeten worden behandeld. De kredieten voor het onderhoud ervan zijn zo schaars, dat de directie der wegen te Aarlen, niettegenstaande de bevoegdheid van haar diensten, er nog niet in geslaagd is de schade te doen vergeten die werd toegebracht ten gevolge van de strenge winter die Luxemburg vóór twee jaar heeft gekend. Sommige secundaire wegen bevinden zich in een erbarmelijke staat. De weg Bastenaken-grens van het Groot-Hertogdom Luxemburg is rampzalig. De belangrijke weg n° 44 Aarlen-Bouillon is verre van gemoderniseerd over zijn gehele lengte.

In zijn antwoord deelt de Minister mede, dat de rondwegen om Aarlen en Marche in uitvoering zijn en binnenkort zullen voltooid zijn. De in 1965 uitgetrokken kredieten zijn inderdaad bestemd om de werken voor de rondweg om Marche verder aan te besteden. Wat de rondweg om Aarlen betreft, die zal onmiddellijk na die van Marche worden voltooid. De aanleg van de vakken Bastenaken-Martelange en Hollogne-Vieilles Forges komt eveneens voor in het programma van het Departement, en de kredieten zullen worden uitgetrokken op de begroting van het Wegenfonds zodra ze zullen beschikbaar zijn. Anderzijds heeft de Minister de nodige kredieten verleend voor de herstelling van de weg tussen Bastenaken en de grens van het Groothertogdom Luxemburg.

liards. Un commissaire constate que par exemple la province de Luxembourg, qui ne possède pourtant ni autoroutes, ni voies d'eau, n'est guère avantagée sous ce rapport, puisqu'elle a reçu seulement 277 millions pour la même période. Il déplore que les crédits qui lui sont ainsi réservés pour ses routes, soient aussi restreints, surtout lorsqu'on sait que le chiffre total des crédits prévus à ce poste pour l'ensemble du pays, ne répond pas aux exigences de la situation. En ce qui concerne le sud du pays, il est évident, toujours d'après le même membre, que les travaux d'une réelle importance qui furent exécutés ou sont en cours d'exécution à différents endroits sur le tronçon reliant Namur à la frontière grand-ducale, sont très coûteux. Cette dépense que l'on ne pouvait absolument pas éviter, ne devrait, d'après lui, avoir aucune incidence sur le montant des crédits à réserver au Luxembourg pour les autres travaux routiers.

La route n° 4 constitue un véritable trait d'union entre le bassin lorrain et le nord du pays. A ce titre, elle intéresse le pays tout entier. C'est pour cette raison d'ailleurs qu'il importe de ne pas négliger cette route qui joue un rôle très appréciable dans l'économie du pays. A part les contournements d'Arlon et de Marche qui ne sont pas près d'être terminés, car on ne peut dire que le rythme d'exécution va en s'accélération, il reste à prévoir l'aménagement d'autres tronçons qui représentent une longueur totale de 33 km.

C'est ainsi notamment que le membre souhaiterait assister sans délai à la modernisation des tronçons Bastogne-Martelange et Hollogne-Vieilles Forges.

Toujours d'après le même membre, les routes secondaires, si elles n'ont à supporter que le trafic régional, n'en devraient pas moins faire l'objet de plus d'égards. En ce qui concerne leur entretien, les crédits sont tellement rares que la direction des routes à Arlon, malgré la compétence de ses services, n'est pas encore parvenue à faire oublier les dégâts causés par l'hiver rigoureux que le Luxembourg a connu il y a deux ans. Certaines de ces routes secondaires sont dans un état déplorable. La route Bastogne-frontière grand-ducale est désastreuse. L'importante route n° 44 Arlon-Bouillon est loin d'être modernisée sur toute sa longueur.

Dans sa réponse le Ministre signale que les contournements d'Arlon et de Marche sont en cours d'exécution et seront achevés à bref délai. Les crédits sont, en effet, prévus en 1965 pour achever la mise en adjudication du contournement de Marche. Quant à celui d'Arlon, il est prévu d'en faire l'achèvement dès après celui de Marche. L'aménagement des tronçons Bastogne-Martelange et Hollogne-Vieilles Forges est également prévu dans le programme du Département et sera inscrit au budget du Fonds des Routes dès que les crédits seront disponibles. Par ailleurs, le Ministre a retenu les crédits nécessaires à une remise en état de la route Bastogne-frontière grand-ducale.

11. Een ander lid constateert eveneens dat de provincie Luxemburg misdeeld wordt. Nochtans, als men de ontwikkeling ervan wenst, zou haar wegennet dan niet hoofdzaak moeten zijn? Als men weet dat de Fransen een ultramoderne wegverbinding tussen Lotharingen en Duinkerken ontwerpen, zou ons wegennet dan niet op nationaal en Europees vlak moeten worden bestudeerd? Dat lid zou evenwel ondertussen, al ware het maar bij benadering, de datum willen kennen van het einde der werken voor de rondweg om Aarlen, van de uitvoering van het vak Bastenaken-Martelange (weg n° 4), van de uitvoering van het vak voorbij Differt (weg n° 48), en van de uitvoering van weg n° 15.

In zijn antwoord deelt de Minister mede dat werkelijk niet mag worden gezegd dat de provincie Luxemburg door zijn departement wordt achtergesteld. Die provincie heeft haar betrekkelijk aandeel in de kredieten, in de redelijke en gerechtvaardigde verhouding die haar wegennet noodzakelijk maakt. In de huidige stand der werken mag men verwachten dat de rondweg om Aarlen in 1967 zal kunnen worden voltooid. Het vak Bastenaken-Martelange van weg n° 4 zal waarschijnlijk in 1966 kunnen worden aanbesteed. Wat de weg n° 483 Aarlen-Longwy betreft, daar worden in de loop van dit jaar werken aan de traverse in Aubange uitgevoerd.

Anderzijds is het volgens de Minister duidelijk, dat de werken die in een provincie worden uitgevoerd, dikwijls ten goede komen aan de aangrenzende provincie. De weg n° 4 is van wezenlijk belang voor het bestaan van de provincies Namen en Luxemburg. Uit elk werk dat voor die weg in de provincie Namen wordt uitgevoerd, trekt de provincie Luxemburg terzelfdertijd voordeel, zoals elk werk dat in de provincie Luxemburg wordt uitgevoerd, voordelig is voor de provincie Namen.

Diverse vragen in verband met het Wegenfonds.

1. *Welke is de achterstand voor de betalingen aan de aannemers op 1 januari 1965?*

Volgens de Minister belooft deze achterstand 685.657.298 frank, maar deze achterstand zal in de eerstvolgende weken ingelopen worden.

2. *Welk is het bedrag der interesten voor te late betaling?*

In de veronderstelling dat alle belanghebbenden de uitkering van verwijlinteresten vorderen, belooft de dagelijkse last 121.986 frank volgens de gegevens die verstrekt werden door de Minister.

3. In uw Commissie werd gevraagd over welke overdrachten van 1964 en 1963 de Minister beschikt voor wat betreft de autosnelwegen en afzonderlijk voor wat de gewone rijkswegen betreft. Men heeft gesproken van ongeveer 750 miljoen. Welk is het deel hierin van de gewone rijkswegen?

Volgens de door de Minister verstrekte inlichtingen bedragen die restanten :

11. Un autre membre constate également que la province du Luxembourg est traitée en parent pauvre. Cependant, si l'on veut son développement, son réseau routier ne devrait-il pas être capital? Si l'on sait que les Français préparent une liaison routière ultramoderne entre la Lorraine et Dunkerque, notre réseau ne devrait-il pas être étudié sur le plan national et européen? En attendant, ce membre voudrait toutefois connaître la date même approximative de la fin des travaux de contournement d'Arlon, de la réalisation du tronçon Bastogne-Martelange (route n° 4), de la réalisation du tronçon au delà de Differt (route n° 48) et de la réalisation de la route n° 15.

Dans sa réponse, le Ministre signale qu'il n'est vraiment pas permis de dire que la province de Luxembourg est traitée en parent pauvre par son département. Cette province a sa part relative des crédits dans la mesure raisonnable et justifiée que son réseau routier nécessite. Dans l'état actuel de l'avancement des travaux on peut prévoir que le contournement d'Arlon pourra être achevé en 1967; le tronçon Bastogne-Martelange — route n° 4 — pourra vraisemblablement être mis en adjudication en 1966. Quant à l'itinéraire n° 483 Arlon-Longwy, il fait l'objet au cours de la présente année de travaux dans la traverse d'Aubange.

Par ailleurs, il est, d'après le Ministre, évident que des travaux faits dans une province sont souvent profitables à la province voisine. La route n° 4 est essentielle à la vie des provinces de Namur et de Luxembourg. Tout travail fait sur cette route dans la province de Namur bénéficie en même temps à la province de Luxembourg, comme tout travail qui sera exécuté dans la province de Luxembourg sera profitable à la province de Namur.

Questions relatives au Fonds des Routes.

1. *Quel est l'arriéré de paiements dus aux entrepreneurs à la date du 1^{er} janvier 1965?*

Selon le Ministre, cet arriéré s'élève à 685.657.298 frs mais il sera rattrapé au cours des prochaines semaines.

2. *Quel est le montant des intérêts pour paiement tardif?*

En supposant que tous les intéressés réclament le paiement d'intérêts de retard, la charge quotidienne est de 121.986 francs, selon les renseignements fournis par le Ministre.

3. Un commissaire a demandé de quels reports de 1964 et 1963 dispose le Ministre en ce qui concerne les autoroutes et les routes ordinaires de l'Etat. On a parlé d'environ 750 millions. Quel est la part de ces reports destinée aux routes ordinaires de l'Etat?

D'après les renseignements donnés par le Ministre, ces reports sont les suivants :

voor 1963 380 miljoen
voor 1964 395 miljoen

Totaal : 775 miljoen

Zoals hierboven is vermeld, zal het restant van 1963, wanneer het ter beschikking van de Minister zal worden gesteld, geheel worden besteed aan de gewone wegen. Het restant van 1964 wordt verdeeld in :

185 miljoen voor de gewone wegen,
210 miljoen voor de autowegen.

Kortom, het totaal restant van 775 miljoen wordt als volgt verdeeld :

565 miljoen voor de gewone wegen en
210 miljoen voor de autowegen.

4. Voor het Wegenfonds wordt hieronder een door het Departement opgestelde tabel gepubliceerd zoals voor de Buitengewone Begroting met 12 kolommen ten einde duidelijk te zijn : Programma, vastleggingen (vroegere, 1964, voorzien 1965), maximum-bedrag der betalingen (vroegere, 1964, voorzien 1965).

pour 1963 380 millions
pour 1964 395 millions

Total 775 millions

Le report de 1963, comme indiqué précédemment, sera entièrement affecté aux routes ordinaires lorsqu'il sera mis à la disposition du Ministre. Quant au report de 1964, il se décompose comme suit :

185 millions pour les routes ordinaires,
210 millions pour les autoroutes.

En bref, le report total de 775 millions se décompose comme suit :

565 millions pour les routes ordinaires et
210 millions pour les autoroutes.

4. Ci-dessous, en ce qui concerne le Fonds des Routes, un tableau dressé par le Département et comportant pour une meilleure compréhension 12 colonnes comme le Budget extraordinaire : programme, engagements (antérieurs, en 1964, prévus pour 1965), plafond et paiements (antérieurs, en 1964, prévus pour 1965).

Programma — Programme		Vastleggingskredieten — Crédits d'engagement				Betalingenkredieten — Crédits de paiement			
Oorspronkelijk — Primitif	Aangepast — Ajusté	Vroegere verbinten- nissen — Engage- ments antérieurs	Machtigingen 1964 — Autorisa- tions 1964	Nieuwe machtigingen 1965 — Autorisa- tions nou- velles 1965	Nieuw plafond — Plafond nouveau	Vroegere uitgaven — Dépenses anté- rieures	Machtigingen 1964 — Autorisa- tions 1964	Nieuwe machtigingen 1965 — Autorisa- tions nou- velles 1965	Nieuw plafond — Plafond nouveau
30.000	36.558	25.178	5.500	5.500	36.178	18.622	5.400	5.100	29.122

In deze tabel komen alleen voor de uitgaven die betrekking hebben op verplichtingen aangegaan sinds het tot stand komen van het Wegenfonds. Opgemerkt dient evenwel, dat het Wegenfonds 718.606.183 frank heeft vereffend voor verplichtingen aangegaan door de Staat vóór het van kracht worden van het Wegenfonds, en dit bij toepassing van artikel 18 van de wet van 9 augustus 1955 tot instelling van het Wegenfonds.

Een lid drukt de wens uit dat in de toekomst een dergelijke tabel zou gepubliceerd worden in de begroting en dat daarenboven niet alleen voor de autosnelwegen maar ook voor de gewone wegen vier dergelijke tabellen zouden gepubliceerd worden afzonderlijk voor de eigenlijke wegeniswerken, voor de onteigeningen, voor de honoraria der ontwerpers en voor de diverse uitgaven (verkeerstekens, beplantingen, verlichting, enz.).

Het door de Regering geamendeerd (zie Stuk n° 91) ontwerp is met 15 tegen 1 stem bij 1 onthouding aangenomen.

Dit verslag is met algemene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
J. VAN BUGGENHOUT.

De Voorzitter,
O. VAN DEN STORME.

Ce tableau ne mentionne que les dépenses relatives aux engagements contractés depuis la création du Fonds des Routes. Il convient cependant de noter que ce dernier a liquidé une somme de 718.606.183 francs pour des engagements contractés par l'Etat avant l'entrée en vigueur des dispositions concernant le Fonds des Routes, en application de l'article 18 de la loi du 9 août 1955 instituant un Fonds des Routes.

Un membre émet le vœu qu'à l'avenir, un semblable tableau soit publié au budget et que, d'autre part, quatre tableaux distincts soient publiés, non seulement pour les autoroutes mais encore pour les routes ordinaires, en ce qui concerne les travaux routiers proprement dits, les expropriations, les honoraires des auteurs de projet, ainsi que les dépenses diverses (signalisation, plantations, éclairage, etc.).

Le projet amendé par le Gouvernement (voir doc. n° 91) a été adopté par 15 voix contre une et 1 abstention.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
J. VAN BUGGENHOUT.

Le Président,
O. VAN DEN STORME.