

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1969-1970

6 MEI 1970

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken.
voor het begrotingsjaar 1970.

VERSLAG

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

INHOUD.

	Blz.
I. — Inleiding ...	2
II. — Uiteenzetting van de Minister ...	3
A. Gewone begroting ...	3
B. Buitengewone begroting ...	5
C. Beleidsopties ...	7
D. Conferentie van Luxemburg ...	11
III. — Algemene bespreking ...	12
A. — Begrotingsbeleid ...	12
B. — Wegen ...	18
a) Algemene wegenproblematiek ...	18
b) Autowegen ...	23
c) Gewone rijkswegen ...	30
C. — Waterwegen ...	33
a) Havens ...	33
b) Bevaarbare waterwegen ...	42

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Eneman.

A. — Leden : de heren Bode, Califice, De Mey, De Seranno, Eneman, Kelchtermans, Persoons, Posson, — de heren Bary, Cudell, Hicquet, Juste, Mangeschots, Sainte, Van Hoorick. — de heren Cornet, De Croo, Gendebien, Herbage, Hulet. — de heren Decommer, Wouters. — de heer Moreau.

B. — Plaatsvervangers : de heren Coucke, Michel, Tanghe, Vandamme. — de heren Castel, Christiaenssens, Féris, Nazé. — de heren Delruelle (Gérard), Lefebvre (R.), Sprockeels. — de heer Schiltz. — de heer Defosset.

Zie :

4-XVI (1969-1970) :

- N° 1 : Begroting.
- N° 2 : Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1969-1970

6 MAI 1970

BUDGET

du Ministère des Travaux publics
pour l'année budgétaire 1970.

RAPPORT

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

SOMMAIRE.

	Page
I. — Introduction ...	2
II. — Exposé du Ministre ...	3
A. Budget ordinaire ...	3
B. Budget extraordinaire ...	5
C. Options politiques ...	7
D. Conférence de Luxembourg ...	11
III. — Discussion générale ...	12
A. — Politique budgétaire ...	12
B. — Routes ...	18
a) Problèmes généraux ...	18
b) Autoroutes ...	23
c) Routes ordinaires de l'Etat ...	30
C. — Voies hydrauliques ...	33
a) Ports ...	33
b) Voies navigables ...	42

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Eneman.

A. — Membres : MM. Bode, Califice, De Mey, De Seranno, Eneman, Kelchtermans, Persoons, Posson. — MM. Bary, Cudell, Hicquet, Juste, Mangeschots, Sainte, Van Hoorick. — MM. Cornet, De Croo, Gendebien, Herbage, Hulet. — MM. Decommer, Wouters. — M. Moreau.

B. — Suppléants : MM. Coucke, Michel, Tanghe, Vandamme. — MM. Castel, Christiaenssens, Féris, Nazé. — MM. Delruelle (Gérard), Lefebvre (R.), Sprockeels. — M. Schiltz. — M. Defosset.

Voir :

4-XVI (1969-1970) :

- N° 1 : Budget.
- N° 2 : Amendements.

	Blz.		Page
D. — Gebouwen	47	D. — Bâtiments	47
E. — Ruimtelijke ordening en stedenbouw	48	E. — Aménagement du territoire et urbanisme	48
a) Stedenbouw	48	a) Urbanisme	48
b) Gewestplannen	55	b) Plans de secteur	55
c) Gesubsidieerde werken	60	c) Travaux subventionnés	60
d) Wet Brunfaut	62	d) La loi Brunfaut	62
F. — Oorlogsschade	62	F. — Dommages de guerre	62
G. — Personeelsbeleid	64	G. — Politique de personnel	64
H. — Diversen	65	H. — Divers	65
IV. — Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	65	IV. — Discussion des articles et votes	65
Bijlagen :		Annexes :	
I. — De synthese van de begroting van openbare werken voor 1970	71	I. — Synthèse du budget des travaux publics pour 1970 ...	71
II. — Werken aan havens en zeekanalen	78	II. — Travaux aux ports et canaux maritimes	78
III. — Zeescheepvaartbeweging	86	III. — Mouvement de la navigation maritime	86
IV. — Stand van de gewestplannen	88	IV. — Etat d'avancement des travaux relatifs aux plans de secteur	88
V. — Verkavelingsvergunning	95	V. — Permis de lotir	95

DAMES EN HEREN,

I. INLEIDING.

Uw Commissie heeft gedurende 5 zittingen breedvoerig van gedachten gewisseld over de begroting van het Ministerie van Openbare Werken.

— Alvorens de bespreking weer te geven die in de Commissie heeft plaats gehad, komt het uw verslaggever gepast voor even de aandacht te vestigen op bepaalde aspecten die tijdens de behandeling speciaal bestudeerd werden.

Elkeen is het er mee eens dat het verzekeren van een bestendige economische groei in ons land zowel sectorieel als regionaal geconditioneerd wordt door het volume en de uitbreiding van de infrastructuur en de overheidsinvesteringen. Dit geldt vooral voor de autowegen, de havens en de waterwegen.

Hoewel ons budgettair stelsel gebaseerd is op de annuïteit van de begrotingen, is het toch duidelijk dat een ernstige programmatie van de openbare werken over meerdere jaren geboden is, dit om de continuïteit inzake de uitvoering ervan te verzekeren en een daarop afgestemd financieringsprogramma voorop te stellen.

Hoezeer de economische ontwikkeling in ons land een evenwicht impliceert tussen beschikbare middelen en bestedingen, toch is een gedurfd beleid van openbare werken slechts mogelijk wanneer er ruime en voldoende financiële middelen voorhanden zijn.

Wegens de oververzadiging van het bestaande wegennet door de massale aangroei van het autopark en het goedertrafiek, moeten de grote autowegen spoedig klaar komen.

Dit veronderstelt een toename van de overheidsfondsen voor het stijven van het Wegenfonds en een beroep op de kapitaalmarkt voor de financiering van de buitengewone begroting.

Heden ten dage is er veel sprake van programmatie, streekontwikkeling, ruimtelijke ordening en grondbeleid.

Hoewel het uiteraard verschillende zaken betreft, hebben deze begrippen toch veel met mekaar gemeen.

Men kan niets uitvinden of verwezenlijken of het moet ergens in de ruimte gelocaliseerd worden; omgekeerd kan men

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — INTRODUCTION.

Votre Commission a, pendant cinq réunions, consacré un large échange de vues au budget des Travaux publics.

— Votre rapporteur a estimé qu'avant de rendre compte des discussions qui se sont déroulées en Commission sur le budget de 1970, il ferait bien d'attirer l'attention sur certains points examinés spécialement au cours des débats.

Tous s'accordent à reconnaître que le volume et l'extension de l'infrastructure et des investissements des pouvoirs publics sont, dans notre pays, la condition d'une expansion économique permanente tant sur le plan sectoriel que sur le plan régional. Cette observation s'applique aussi bien aux autoroutes qu'aux ports et aux voies hydrauliques.

Bien que notre système budgétaire soit basé sur le principe de l'annuité des budgets, il est cependant évident qu'une programmation sérieuse des travaux publics s'étendant sur plusieurs années est indiquée en vue d'assurer la continuité de leur exécution et d'élaborer un plan de financement adéquat.

Quoique le développement économique de notre pays implique un certain équilibre entre les ressources disponibles et les investissements, une politique de travaux publics audacieuse ne peut être menée que si l'on dispose de suffisamment de fonds importants.

Par suite de la saturation du réseau routier actuel, qui est due à l'accroissement massif du parc automobile et du transport des marchandises, les grandes autoroutes doivent être terminées à bref délai.

Ceci suppose une augmentation des fonds publics destinés à alimenter le Fonds des Routes et un recours au marché des capitaux pour le financement du budget extraordinaire.

A l'heure actuelle, il est fréquemment question de programmation, de développement régional, d'aménagement du territoire et de politique foncière.

Bien qu'il s'agisse de choses essentiellement différentes, ces notions présentent beaucoup de points communs.

On ne peut rien inventer ou réaliser qui ne doive être localisé sur un territoire déterminé; inversement on ne peut

de ruimte niet ordenen zonder te weten wat voor nu en voor de toekomst moet voorzien worden.

De ordentelijke aanleg van het grondgebied veronderstelt dat men vooraf beschikt over een wel overwogen ontwikkelings- en bestemmingsprogramma waarvan de verwezenlijking gebeurt via een gecoördineerde politiek van grondbeleid.

De Minister heeft in een zeer opgemerkte uiteenzetting de grote opties van zijn beleid toegelicht en de economische en financiële verantwoording ervan gegeven om de gestelde problemen zo grondig mogelijk te benaderen.

Van hun kant hebben de commissieleden zich ingespannen om de verschillende aspecten van de begroting te behandelen. Deze gedachtenwisseling is zeer ruim en verscheiden geweest.

Uw verslaggever stelt er prijs op hen hiervoor ten eerste te danken. Verscheidene leden hebben er sterk op aangedrongen dat een dergelijke belangrijke begroting veel vroeger zou ingediend worden.

De Minister was het daar volkomen mee eens, maar wees op de gang van zaken bij de voorbereiding der begrotingen die wel een zeer lange tijd in beslag neemt.

Bij het weergeven van de besprekingen hebben wij omwille van de klaarheid volgende methode gevolgd :

a) De uiteenzettingen van de Minister werden volledig gegroepeerd.

b) Alle aangehaalde onderwerpen werden bij elkaar gegroepeerd onder de verschillende rubrieken die samen vallen met de indeling van de begroting zelf.

c) De bijlagen komen achteraan in het verslag voor.

II. — UITEENZETTING VAN DE MINISTER.

De Minister geeft een algemeen overzicht over de gewone en de buitengewone begroting.

A) Gewone begroting.

De gewone begroting 1970 beloopt 5 520 miljoen F tegen 4 703 miljoen F in 1969 (aanvankelijke begroting). In absolute cijfers betekent zulks een belangrijke aangroei, ongeveer 817 miljoen F, hetzij 17 %.

Bij het ontleden van die aangroei stelt men vast dat de financiële lasten een belangrijk aandeel daarin hebben, nl. 362 miljoen F. Men kan de vraag stellen of die financiële lasten wel thuishoren in de begroting van Openbare Werken. Wellicht zouden zij beter opgenomen worden in de Rijksschuldbegroting. In die financiële lasten zit voor de eerste maal een belangrijk bedrag, nl. 231 miljoen F tolgelden — men zou beter zeggen : anti-tolgelden — die de Staat verschuldigd is aan de Intercommunale Vereniging voor de E 3-autoweg in uitvoering van de concessieovereenkomst. Dit eerste belangrijk krediet (in 1969 beliep het slechts 50 miljoen F) is een gevolg van het in gebruik stellen van de Scheldetunnel en de Kleine Ring te Antwerpen. Dit krediet zal de komende jaren snel de hoogte ingaan. Niet alleen zal de E 3-autoweg over een grotere afstand berijdbaar zijn dan thans, maar ook andere E-wegen, die aan Intercommunales in concessie werden gegeven, zullen voor het verkeer worden opengesteld. En het zou de Minister niet verwonderen mochten de regeringen in de toekomst van gedacht veranderen en die anti-tolgelden overhevelen naar de buitengewone begroting daar het toch om investeringen van de Staat gaat.

aménager le territoire sans préciser ce qui doit être prévu pour l'immédiat et ce qui doit l'être pour l'avenir.

Un aménagement ordonné du territoire suppose l'existence d'un plan de développement et d'affectation bien conçu dont la réalisation est assurée grâce à une politique foncière coordonnée.

Dans un exposé très remarqué le Ministre a précisé les grandes options de sa politique et il en a fourni la justification économique et financière qui permet un examen approfondi des problèmes.

De leur côté les membres de la Commission se sont efforcés d'examiner les divers aspects du budget au cours d'un échange de vues très large et varié.

Votre rapporteur tient à leur en exprimer toute sa gratitude. Plusieurs membres ont souligné qu'un budget d'une telle importance devrait être soumis beaucoup plus tôt au Parlement.

Le Ministre a marqué son accord total sur ce point, mais il a rappelé la procédure suivie pour l'élaboration des budgets, procédure qui prend beaucoup de temps.

Dans un souci de clarté nous avons suivi la méthode suivante pour rapporter les discussions :

a) Nous avons groupé tous les exposés du Ministre;

b) Nous avons groupé tous les sujets traités sous les diverses rubriques qui correspondent à la division du budget même;

c) Les annexes figurent à la fin du rapport.

II. — EXPOSE DU MINISTRE.

Le Ministre a donné un aperçu global des budgets ordinaire et extraordinaire.

A) Budget ordinaire.

Le budget ordinaire de 1970 s'élève à 5 520 millions de F; en 1969, il atteignait 4 703 millions de F (budget initial). En chiffres absolus, ceci constitue une augmentation importante, de quelque 817 millions de F, c'est-à-dire de 17 %.

L'analyse de cette majoration permet de constater que les charges financières en représentent une importante partie, à savoir 362 millions de F. On peut se demander si ces charges financières doivent être reprises au budget des Travaux publics. Il serait peut-être préférable de les inclure au budget de la Dette publique. Ces charges financières comprennent, pour la première fois, un montant important, 231 millions de F, correspondant au péage — il serait préférable de dire à l'« anti-péage » — dû par l'Etat à l'Association intercommunale pour l'autoroute E 3 en exécution de la convention de concession. Ce premier crédit important (en 1969, il ne s'élevait qu'à 50 millions de F) résulte de la mise en service du tunnel sous l'Escaut et de la petite ceinture à Anvers. Ce crédit s'accroîtra rapidement dans les années à venir. Non seulement un parcours plus long de l'autoroute E 3 aura été mis en service, mais d'autres voies E, qui ont été données en concession à des Intercommunales, seront ouvertes à la circulation. Et le Ministre serait nullement étonné si les gouvernements futurs devaient changer d'avis et transférer ces « antipéages » au budget extraordinaire, puisqu'il s'agit tout de même d'investissements de l'Etat.

De onderhoudskredieten stijgen in vergelijking met 1969 met 176 miljoen F, hetzij slechts met 9 %. De Minister betreurt ook dat dit percentage niet hoger ligt, want de huidige kredieten zullen nog onvoldoende blijken te zijn.

Het Gemeentekrediet past ook zijn intrestvoet aan voor de lopende contracten naar gelang van de evolutie van de kapitaalmarkt.

Verder zijn er nog enkele kleinere posten, o.m. de terugbetaling van belastingen voor werken die ten behoeve van de N. A. V. O. te Evere werden uitgevoerd en de prefinanciering van de tunnel die voor het Berlaymontcomplex werd gebouwd.

De personeelsuitgaven stijgen met 126 miljoen F. Dit bedrag omvat 51 miljoen F provisioneel krediet voor de te verwachten indexaanpassing in de loop van 1970, 46 miljoen F provisioneel krediet in verband met de sociale programmatie, 29 miljoen F normale stijging van de personeelsuitgaven ingevolge normale promoties en toepassing van de periodieke verhogingen voorzien in de weddeschalen. Deze laatste post stijgt slechts met 2,4 %, wat buitengewoon weinig is gezien de omvang van de opdrachten die door het departement van Openbare Werken moeten uitgevoerd worden.

Ten slotte zijn er nog enkele uitgaven die slechts eenmaal in de begroting moeten worden ingeschreven, zoals daar zijn 23 miljoen F in verband met de Kongoschade, 12 miljoen F in verband met de verkeerstelling, terwijl de huurprijzen ook indexaanpassingen ondergingen.

Dit zijn de belangrijkste uitgavenstijgingen voor de gewone begroting.

Men zou de vergelijking op een andere manier kunnen doen, namelijk tussen de aangepaste begroting 1969 en de aanvankelijke begroting 1970. Voor 1969 belooft dat cijfer 5 353 miljoen F tegen 5 519 miljoen F voor 1970. Het is dus slechts een stijging met 166 miljoen F of 3 %, hoofdzakelijk voortspruitend uit de indexaanpassing van de lonen en de sociale lasten en uit de aanpassingen van de onderhoudskredieten en van de door het Gemeentekrediet toegepaste intrestvoet.

De gewone begroting getuigt dus van gematigdheid. En hierbij moet men vaststellen dat het vast personeelskader van het departement van Openbare Werken veel te gering is. Er bestaan wel enkele middelen om daaraan gedeeltelijk te verhelpen, nl. via het Wegenfonds en het Fonds voor Scholenbouw; de Besturen van Stedebouw en de Waterwegen bv. kunnen evenwel daarvan niet genieten. Bovendien is het niet alleen een probleem van personeelsaantal: er zijn ook problemen in verband met de recruteringmogelijkheden, vooral dan van het technische personeel. Voor de ingenieurs werd in dat verband een premiestelsel uitgewerkt; voor de architecten, tekenaars, toezichtspersoneel en andere technische functies werd echter nog geen oplossing gevonden.

De onderhoudskredieten blijven intussen ook veel te gering. Er werd een oplossing gezocht via de buitengewone begroting, maar ook die combinatie blijkt onvoldoende, en zulks ondanks de snelle stijging van de onderhoudskredieten (gewone en buitengewone dienst samen). Die kredieten beliepen :

in 1965	1 736 miljoen
in 1966	2 450 miljoen
in 1967	2 900 miljoen
in 1968	2 992 miljoen
in 1969	3 968 miljoen
in 1970	4 210 miljoen

Par rapport à 1969, les crédits d'entretien sont en augmentation de 176 millions de F, ce qui ne représente que 9 %. Le Ministre a regretté que ce pourcentage ne soit pas plus élevé car les crédits actuels se révéleront encore insuffisants.

Pour les contrats en cours, le Crédit communal adapte également son taux d'intérêt en fonction de l'évolution du marché des capitaux.

Par ailleurs, il y a encore quelques postes moins importants, notamment le remboursement d'impôts pour des travaux ayant été exécutés pour l'O. T. A. N. à Evere et le préfinancement du tunnel construit pour le complexe Berlaymont.

Les dépenses de personnel ont augmenté de 126 millions de F. Ce montant comprend un crédit provisionnel de 51 millions destiné à l'adaptation aux hausses prévisibles de l'indice dans le courant de 1970, un crédit provisionnel de 46 millions pour la programmation sociale, 29 millions pour l'augmentation normale des dépenses de personnel résultant des promotions normales et de l'application des augmentations périodiques prévues dans les barèmes des traitements. Ce dernier poste est en augmentation de 2,4 % seulement, ce qui est très minime étant donné le volume des missions qui doivent être exécutées par le département des Travaux publics.

Enfin, il y a encore quelques dépenses qui ne doivent être inscrites qu'une seule fois au budget, telles que le crédit de 23 millions relatif aux dommages subis au Congo, celui de 12 millions pour le comptage du trafic, tandis que les loyers ont également subi des adaptations à l'indice.

Ce sont là les augmentations de dépenses les plus importantes pour le budget ordinaire.

Une autre comparaison pourrait se faire, notamment entre le budget ajusté pour 1969 et le budget initial pour 1970. Pour 1969, le total s'élève à 5 353 millions contre 5 519 millions pour 1970. Ceci ne représente donc qu'une augmentation de 166 millions de F, soit 3 %, résultant principalement de l'adaptation des salaires et des charges sociales à l'indice et des adaptations des crédits d'entretien et du taux d'intérêt pratiqué par le Crédit communal.

Le budget ordinaire est donc marqué par sa modération. A cet égard, il faut constater que le cadre du personnel permanent du département des Travaux publics est beaucoup trop restreint. Certes, il existe quelques moyens pour remédier partiellement à cette situation, notamment par le biais du Fonds des Routes et du Fonds des constructions scolaires. Toutefois, les Administrations de l'Urbanisme et des Voies hydrauliques, par exemple, ne peuvent pas en bénéficier. En outre, il ne s'agit pas seulement d'un problème d'effectifs : il y a également des problèmes en ce qui concerne les possibilités de recrutement, surtout pour le personnel technique. Un système de prime a été mis au point pour les ingénieurs, mais aucune solution n'a encore été trouvée pour les architectes, les dessinateurs, le personnel de contrôle et les autres fonctions techniques.

Entre-temps, les crédits d'entretien restent également beaucoup trop limités. Une solution a été recherchée par le truchement du budget extraordinaire, mais cette combinaison se révèle également insuffisante et ce, malgré l'augmentation rapide des crédits d'entretien (services ordinaire et extraordinaire ensemble). Ces crédits s'élevaient à :

1965	1 736 millions
1966	2 450 millions
1967	2 900 millions
1968	2 992 millions
1969	3 968 millions
1970	4 210 millions

Dit wil zeggen een stijging met 142 % tussen 1965 en 1970 d.i. ongeveer 2,4 maal zoveel als in 1965.

Ondanks deze belangrijke stijging, zullen die kredieten dit jaar nog onvoldoende zijn, gezien de zware en lange winterperiode.

Een buitengewoon bijkrediet zal waarschijnlijk nodig zijn.

B) Buitengewone begroting.

De buitengewone dienst is de jongste jaren zeer snel gestegen. Dit blijkt uit een overzicht van de gerealiseerde investeringsprogramma's :

in 1965	... ..	19 826 miljoen
in 1966	... ..	24 900 miljoen
in 1967	... ..	29 337 miljoen
in 1968	... ..	34 500 miljoen
in 1969	... ..	38 500 miljoen

hetzij een verdubbeling tussen 1965 en 1969.

Deze snelle aangroei van de gerealiseerde investeringsprogramma's heeft bijkomende inspanningen gevraagd van het personeel.

Het is namelijk zo, dat, met uitzondering van de Dienst der Scheepvaart, de N. V. Zeekanaal Brussel - Rupel, en de Intercommunale voor de E 3, alle intercommunales die een concessie-overeenkomst hebben met de Staat, personeel tewerkstellen dat aangeworven werd door het Ministerie van Openbare Werken of door het Wegenfonds.

Dat personeel ontwerpt de projecten, doet de aanbestedingen en controleert de uitvoering van de werken. Voor de Dienst der Scheepvaart worden de ontwerpen eveneens opgesteld door het Bestuur van de Waterwegen. Er zijn dus in feite slechts twee organismen met eigen personeel.

Wanneer men dan het investeringsvolume vergelijkt met het personeelsaantal (eigenlijk departement + Wegenfonds + Fonds Scholenbouw) dan komt men tot volgend productiviteitscijfer per hoofd :

in 1965	... ..	1 950 miljoen
in 1966	... ..	2 177 miljoen
in 1967	... ..	2 574 miljoen
in 1968	... ..	2 986 miljoen
in 1969	... ..	3 027 miljoen

Dit zijn bruto-gemiddelden, d.w.z. dat al de personeelsleden (schoonmaaksters inbegrepen) in deze berekening zijn vervat.

Berekenen wij het productiviteitscijfer uitsluitend voor de wegenwerken, dan komt men nog tot indrukwekkender verhoudingen, nl. :

1 990 miljoen in 1965 per personeelslid;
3 745 miljoen in 1969 per personeelslid.

In de cijfers kan men andere elementen van appreciatie vinden.

Zo zijn er in 1969 niet minder dan 357 aanbestedingen geweest voor de wegen, waarvan 196 aanbestedingen voor het Wegenfonds en 38 voor de Intercommunales. In deze aanbestedingen zijn 193 bruggen vervat.

Op dit ogenblik zijn 378 bruggen in aanbouw alsmede 413 km autoweg. Tussen 1 mei 1970 en 30 april 1971 zullen vermoedelijk 102 km autoweg voor het verkeer kun-

Ceci constitue une augmentation de 142 % entre 1965 et 1970, soit à peu près 2,4 fois le chiffre de 1965.

Nouobstant cette importante augmentation, les crédits seront encore insuffisants cette année, étant donné la longueur et la rigueur de l'hiver.

Un crédit supplémentaire extraordinaire s'imposera vraisemblablement.

B) Budget extraordinaire.

Le budget extraordinaire a subi une augmentation très rapide au cours des dernières années, ainsi qu'il résulte d'un relevé des programmes d'investissements réalisés :

en 1965	... ..	19 826 millions
en 1966	... ..	24 900 millions
en 1967	... ..	29 337 millions
en 1968	... ..	34 500 millions
en 1969	... ..	38 500 millions

soit un montant doublé entre 1965 et 1969.

Cet accroissement rapide des programmes d'investissements réalisés a nécessité un effort supplémentaire de la part du personnel.

En effet, à l'exception de l'Office de la navigation, de la S. A. Canal maritime Bruxelles-Rupel et de l'Intercommunale de l'E 3, toutes les autres intercommunales qui ont conclu un accord de concession avec l'Etat emploient du personnel rémunéré par ce dernier et engagé par le Ministère des Travaux publics ou par le Fonds des Routes.

Ce personnel élabore les projets, fait les adjudications et contrôle l'exécution des travaux. Pour l'Office de la navigation, les projets sont également mis au point par l'Administration des Voies hydrauliques. En réalité, il n'existe donc, en fait, que deux organismes disposant de leur propre personnel.

La comparaison entre le volume d'investissements et l'effectif du personnel (département proprement dit + Fonds des Routes + Fonds des constructions scolaires) donne le chiffre individuel de productivité suivant :

en 1965	... ..	1 950 millions
en 1966	... ..	2 177 millions
en 1967	... ..	2 574 millions
en 1968	... ..	2 986 millions
en 1969	... ..	3 027 millions

Il s'agit de moyennes brutes, c'est-à-dire de moyennes dans lesquelles sont inclus tous les membres du personnel (y compris les nettoyeuses).

Si l'on calcule le chiffre de la productivité pour les travaux routiers uniquement, les résultats sont encore plus impressionnants :

1 990 millions par membre du personnel, en 1965;
3 745 millions par membre du personnel, en 1969.

Les chiffres contiennent d'autres éléments d'appréciation.

C'est ainsi qu'en 1969 le nombre des adjudications concernant les routes s'est élevé à 357, dont 196 intéressant le Fonds des Routes et 38 les Associations intercommunales.

Le nombre de ponts figurant dans ces adjudications est de 193. Actuellement, 378 ponts et 413 km d'autoroute sont en construction. Entre le 1^{er} mai 1970 et le 30 avril

nen opengesteld worden. Vanaf die periode zal het streefcijfer van 100 km per jaar bereikt worden.

Op dit ogenblik zijn er niet minder dan 673 werven voor wegenwerken, waarop ongeveer 500 aannemers werkzaam zijn.

Thans zijn onteigeningen aan de gang voor 523 km autoroweg.

Door de eigenlijke administratie voor de Waterwegen werden in 1969 niet minder dan 224 aanbestedingen uitgeschreven. De Dienst der scheepvaart noteerde 15 aanbestedingen en de N. V. Zeekanaal 5. Daarin zijn vervat 14 bruggen en 14 sluizen.

Voor het Bestuur van de Waterwegen zijn thans 240 werven aan het werk.

Het Bestuur voor Electriciteit en Electromechanika heeft als een van zijn belangrijkste taken het waarborgen van de veiligheid der weggebruikers. Zo waren er einde 1969 reeds 24 262 lichtpunten langsheen rijkswegen in gebruik, waarvan er 5 960 in de loop van het jaar werden geplaatst, nl. 4 660 langs autowegen en 1 300 langs gewone rijkswegen. De inspanning die in 1969 werd gedaan bedraagt dus 25 % van hetgeen totnogtoe in het totaal werd gerealiseerd. Wanneer in de eerste plaats gezorgd wordt voor de openbare verlichting van de kruispunten op rijkswegen, is zulks een gevolg van het feit dat het aantal zware verkeersongevallen veel groter is na het invallen van de duisternis dan bij klaarlichte dag.

Voor de uitrusting van kruispunten met verkeerssignalisatie had het BEE als streefcijfer genomen: honderd installaties per jaar. Ondanks de kredietbeperkingen heeft het BEE in 1969 168 kruispunten geïnstalleerd.

Einde 1969 waren 54 km rijksweg doorlopend verlicht: het betreft de weg Gent-Kortrijk. In totaal waren 80 km rijksweg verlicht op Staatskosten ondanks het feit dat het de gemeentebesturen zijn die wettelijk instaan voor de openbare verlichting, ook op rijkswegen en provinciewegen. Vorig jaar eveneens werden in het Brusselse 70 kruispunten en tunnels beter verlicht of van een verbeterde signalisatie voorzien.

Voor het jaar 1970 heeft het BEE het plaatsen van 11 000 nieuwe lichtpunten gepland.

Het Bestuur van de Stedebouw heeft in 1969 meer dan 90 000 bouwaanvragen behandeld, juist geteld 91 280. Hier van kregen 81 546 aanvragen een gunstig en 9 734 een ongunstig advies. Bij de verkavelingsaanvragen gaat men geleidelijk naar een strengere beoordeling, daar in 1969 reeds ongeveer 40 % van de verkavelingsaanvragen werden afgewezen.

De Dienst der gebouwen haalde dit jaar recordcijfers, nl. 1 972 aanbestedingen plus 1 344 aanbestedingen voor het Fonds der Schoolgebouwen. 376 Staatsgebouwen waren einde 1969 in aanbouw en door 1 082 aannemers werd er gewerkt op ongeveer 2 000 werven die afhangen van de Dienst der gebouwen.

Op de begrotingscijfers van 1969 werd een conjunctuurschijf toegepast van 15 %. De toegelaten 85 % waren voor 31 december 1969 volledig vastgelegd en ontwerpen van engagement ten belope van ongeveer 6 miljard F lagen toen te wachten op vastlegging.

Voor 1970 bedraagt de conjunctuurschijf niet minder dan 27,5 %. Dit dient betreurd te worden. De Minister deelt mede dat hij erin geslaagd is de voorziene kredieten 100 % vrij te krijgen voor alle intercommunales die autowegen bouwen, d.w.z. voor de E 3, de E 5, de E 39, de E 9/E 40 alsmede voor de Waalse autoweg. De Regering is inderdaad van oordeel dat aan onze autowegen-infrastructuur absolute prioriteit moet worden gegeven. En voor

1971, 102 km d'auto routes seront probablement mis en service. Dès cette période, l'objectif de 100 km par an sera atteint.

Pour l'instant, le nombre des chantiers routiers n'est pas inférieur à 673; quelque 500 entrepreneurs y sont occupés.

Des expropriations sont en cours pour 523 kms d'auto routes.

En 1969, l'administration des Voies Hydrauliques proprement dite n'a pas lancé moins de 224 adjudications. Pour l'Office de la Navigation, il faut noter 15 adjudications et pour la S. A. Canal maritime, 5. Parmi ces adjudications, figurent celles relatives à 14 ponts et 14 écluses.

Actuellement, le nombre des chantiers ouverts pour l'Administration des Voies hydrauliques s'élève à 240.

L'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique a pour tâche essentielle, notamment de garantir la sécurité des usagers de la route. A la fin de 1969, 24 262 points lumineux étaient en service le long des routes nationales, dont 5 960 ont été placés au cours de l'année (4 660 le long des autoroutes et 1 400 le long des routes nationales ordinaires). L'effort accompli en 1969 représente donc 25 % du total des réalisations à ce jour. Si nous veillons en premier lieu à l'éclairage public des croisements sur les routes nationales, c'est à la suite du fait que le nombre d'accidents graves est beaucoup plus important après la tombée du jour qu'en plein jour.

Pour l'équipement des carrefours en feux de signalisation, l'A. E. E. s'était fixé comme objectif annuel le chiffre de 100 installations. En dépit des restrictions de crédit, l'A. E. E. a installé cette signalisation, en 1969, à 168 croisements.

A la fin de 1969, 54 km de routes nationales étaient dotées d'un éclairage continu. Il s'agit de la route Gand-Courtrai. Au total, il y avait 80 km de routes nationales dotées d'un éclairage fonctionnant aux frais de l'Etat, en dépit du fait que les administrations communales soient légalement responsables de l'éclairage public des routes nationales et des routes provinciales. L'année dernière l'on avait amélioré l'éclairage ou la signalisation à 70 croisements et tunnels dans l'agglomération bruxelloise.

Pour l'année 1970, l'A. E. E. a projeté de placer 11 000 nouveaux points lumineux.

L'Administration de l'Urbanisme a examiné, en 1969, plus de 90 000 demandes d'autorisation de bâtir, plus précisément 91 280, dont 80 546 ont reçu une réponse favorable et 9 734 une réponse défavorable. En ce qui concerne les demandes de lotissement, on s'oriente progressivement vers une plus grande sévérité en 1969, environ 40 % des demandes de lotissement ont déjà été rejetées.

Le Service des bâtiments a atteint cette année des chiffres record: 1 972 adjudications auxquelles s'ajoutent 1 344 adjudications pour le Fonds des Constructions scolaires. A la fin de 1969, 376 bâtiments publics étaient en construction et 1 082 entrepreneurs travaillaient sur environ 2 000 chantiers dépendant du Service des bâtiments.

Aux chiffres budgétaires de 1969 a été appliquée une tranche conjoncturelle de 15 %. Les 85 % autorisés étaient totalement engagés au 31 décembre 1969 et des projets d'engagement à concurrence d'environ 6 milliards de francs attendaient à ce moment d'être engagés.

Pour 1970, la tranche conjoncturelle s'élève à 27,5 %. Ceci est regrettable. Le Ministre signale qu'il a réussi à libérer les crédits prévus, à concurrence de 100 %, pour toutes les intercommunales qui construisent des autoroutes, c'est-à-dire l'E 3, l'E 5, l'E 39, l'E 9/E 40 ainsi que pour l'autoroute de Wallonie. Le Gouvernement estime, en effet, qu'il faut donner une priorité absolue à notre infrastructure autoroutière. Pour l'Intercommunale de l'E 3 c'est la

de intercommunale van de E 3 is het zelfs de eerste maal dat zij vanaf de aanvang van het jaar de toelating krijgt haar programma voor 100 % te realiseren.

Op de overige kredietposten wordt slechts 72,5 % vrijgegeven. Nu zijn de reële cijfers niet zo dramatisch.

Het is immers zo, dat de begrotingscijfers 1970 tegenover deze van 1969 110 % belopen, zodat de conjunctuurschijf van 27,5 % (op 110 %) ongeveer overeenstemt met de conjunctuurschijf van 15 % (op 100 %). Het blijft echter een feit dat die conjunctuurschijf een belangrijke rem is op de infrastructuur werken. Indien dit systeem wordt volgehouden, zal na 4 jaar een jaar vertraging zijn opgelopen. Zulks blijft een hypotheek op ons programma.

Nochtans blijft de Minister van oordeel, dat het mogelijk is de nodige financiële middelen te vinden voor ons infrastructuur beleid. 1969 was een uitzonderlijk jaar; het geld was zeer duur en gezien de hoge intrestvoeten, was een zekere voorzichtigheid geboden. Rekening gehouden met de financiële operaties rond de Duitse Mark en de Franse F, en de speculatie rond de Belgische F, mogen wij wel zeggen, dat ons land er schitterend doorheen geraakt is. En het feit dat de buitengewone dienst toch nog voor 85 % kon gefinancierd worden, mag gerust als een succes worden beschouwd. Trouwens in andere E. E. G.-landen ligt de conjunctuurschijf hoger dan bij ons, o.m. in Frankrijk waar zij 20 % beliep in 1969.

Er dient bovendien rekening mee gehouden dat ook de kostprijs van de werken steeds duurder wordt. Dit geldt o.m. de bouwmaterialen, die onlangs op enkele maanden 20 % duurder werden, inzonderheid het staal. Terwijl toch ook wedden en lonen een steeds stijgende lijn vertonen. Ook kan men vaststellen dat bij de onteigeningen vreesaanjagende prijsstijgingen worden genoteerd.

Al deze factoren tezamen hebben geregeld tot gevolg dat bij de aanbestedingen ongunstige resultaten worden genoteerd, zodat ofwel moet onderhandeld worden met de aannemers ofwel een nieuwe aanbesteding uitgeschreven.

De Belgische aannemersbedrijven hebben de jongste maanden nochtans voldoende bestellingen kunnen boeken, zodat er de eerstvolgende jaren in die sector geen werkloosheid moet worden verwacht. Tevens is men er in geslaagd zoveel mogelijk ondernemingen te laten genieten van de enorme investeringsuitgaven der jongste jaren.

Het feit dat buitenlandse bedrijven soms met concurrentiële prijzen aan aanbestedingen in ons land deelnemen, moet tot een zekere voorzichtigheid aanzetten.

Tevens kan onderstreept worden dat het Gemeentekrediet vorig jaar toch een zegebulletin kon uitgeven in verband met de aangevane verbintenissen; deze hebben een uitzonderlijk hoog peil bereikt.

Men kan gerust bevestigen dat iedereen de resultaten duidelijk zal waarnemen indien de huidige inspanningen inzake infrastructuur werken nog enkele jaren kunnen worden voortgezet.

C) Beleidsopties.

Ingaande op het verzoek van meerdere leden heeft de Minister de grote opties van zijn beleid toegelicht.

Het investeringsprogramma vop openbare werken beliep 44,4 miljard F in 1969 en bedraagt 48,8 miljard F in 1970, d.w.z. een stijging met nagenoeg 10 %. Dat stemt overeen met de norm van het programmaticabureau dat ongeveer 4 % indexstijging voorziet in de loop van het jaar en daar-

voorste keer sinds het begin van het jaar dat zij ontvangt de autorisatie om haar programma tot 100 % te realiseren.

Les autres postes de crédits ne sont libérés qu'à concurrence de 72,5 %. Mais les chiffres réels ne sont pas si dramatiques.

En effet, les chiffres budgétaires de 1970 par rapport à ceux de 1969 représentent un pourcentage de 110 %, de sorte que la tranche conjoncturelle de 27,5 % (sur 110 %) correspond environ à la tranche conjoncturelle de 15 % (sur 100 %). Il n'en reste pas moins que cette tranche conjoncturelle freine considérablement les travaux d'infrastructure. Si ce système est maintenu, nous aurons une année de retard dans quatre ans. Ceci demeure une hypothèque sur notre programme.

Le Ministre reste cependant d'avis qu'il est possible de trouver les moyens financiers nécessaires à notre politique d'infrastructure. 1969 était une année exceptionnelle; l'argent était très cher et, en raison des taux d'intérêt élevés, une certaine prudence s'imposait. Compte tenu des opérations financières relatives au Deutsche Mark et au franc français ainsi que de la spéculation sur le franc belge, nous pouvons dire que notre pays s'en est tiré brillamment. Et le fait que le service extraordinaire a, malgré tout, pu être financé à concurrence de 85 % peut être considéré comme un succès. D'ailleurs, dans les autres pays de la C. E. E. la tranche conjoncturelle est plus élevée que chez nous (en France elle s'est élevée à 20 % en 1969).

Il faut, en outre, tenir compte du fait que le prix de revient des travaux augmente de plus en plus. Il en est ainsi, notamment pour les matériaux de construction qui, dernièrement ont augmenté en quelques mois de 20 %, plus particulièrement l'acier. Les rémunérations et salaires ont également enregistré une courbe ascendante. L'on peut aussi constater que pour les expropriations il y a eu des hausses de prix considérables.

Tous ces éléments ont généralement pour conséquence que l'on enregistre des résultats défavorables pour les adjudications, de sorte qu'il faut, soit négocier avec les entrepreneurs, soit procéder à une adjudication nouvelle.

Les sociétés d'entreprises belges ont cependant, au cours des derniers mois, pu enregistrer suffisamment de commandes, de sorte qu'il n'y a pas lieu de s'attendre à un chômage dans ce secteur au cours des prochaines années. En outre, on est parvenu à faire profiter le plus d'entreprises possibles des énormes dépenses d'investissement des dernières années.

Le fait que des entreprises étrangères participent parfois à des prix concurrentiels aux adjudications dans notre pays, doit inciter à une certaine prudence.

Il convient de souligner que l'année dernière le Crédit communal a été en mesure de publier un bulletin de victoire à propos des engagements souscrits, qui avaient atteint un niveau exceptionnellement élevé.

Il est permis d'affirmer que chacun apercevra clairement les résultats si les efforts actuels en matière de travaux d'infrastructure peuvent être poursuivis pendant quelques années encore.

C) Options politiques.

Déférant au désir, exprimé par plusieurs membres, le Ministre a commenté les grandes options de sa politique.

Le programme d'investissements en matière de travaux publics, qui a atteint 44,4 milliards de francs en 1969, s'élève à 48,8 milliards en 1970, soit une augmentation de quelque 10 %. Ceci correspond à la norme fixée par le bureau de programmation, qui prévoit une hausse de

naast 6 % reële progressie in de investeringsuitgaven vooropstelt. Het betreft hier natuurlijk de begrotingscijfers met inbegrip van de conjunctuurschijf.

Het werkelijk gerealiseerd programma beliep 38,4 miljard F in 1969 en bij de aanvang van het dienstjaar 70 werden 38,7 miljard F vrijgegeven. In absolute cijfers betekent dit een stabilisatie van de investeringsuitgaven. Maar qua fysieke inhoud is het een achteruitgang, gezien de stijging van de wedden en lonen en van kosten voor materiaal.

De Minister hoopt dat tenminste een gedeelte van de conjunctuurschijf zo vlug mogelijk wordt vrijgegeven.

Ondanks die beperking inzake vrijgegeven kredieten, zullen dit jaar ongeveer 27 miljard F besteed worden aan werken.

Dat is een piekprestatie, een rekord. En het is een gevolg van het feit dat men in een beslissende fase is gekomen wat de afwerking van vele autowegen betreft.

Fundamentele opties.

Vooraf wenst de Minister de toestand te schetsen zoals deze zich voordeed op 1 augustus 1965 toen hij Minister van Openbare Werken werd. Dit is voor hem uiteraard delikaat en het wil zeker geen kritiek zijn op zijn voorgangers, integendeel. Indien er tekortkomingen waren, dan blijft dat een collectieve verantwoordelijkheid voor het gehele Parlement en voor de gehele gemeenschap. De scherpe belangstelling van de publieke opinie voor openbare werken is inderdaad zeer recent. En dat is verheugend, want het verklaart meteen waarom thans zoveel meer financiële middelen beschikbaar worden gesteld. Maar bovendien blijft het een feit dat vroeger niet voldoende openbare werken werden gerealiseerd omdat de publieke opinie en het Parlement meenden dat de openbare schuld niet sterk mocht worden verhoogd door een beroep te doen op de kapitaalmarkt.

Het gevolg is geweest dat een zeer uitzonderlijke achterstand inzake infrastructuurwerken is ontstaan.

Daaruit is een eerste optie gevloeid, nl. dat een bijzondere inspanning moest gedaan worden om de achterstand in te lopen. Nu nog ondervindt men de gevolgen van die achterstand. Wij hebben bv. nog maar één autoweg die over onze rijksgrens loopt, nl. Antwerpen-Aken.

Het ritme van de openbare investeringen stond in 1965 in sterk contrast met het ritme van de privé-investeringen : in de openbare sector ging het zeer traag, in de privé-sector zeer snel. De expansie in de Antwerpse haven kan daarvan als voorbeeld gelden, ondanks het feit dat Antwerpen nog een uitzondering was rekeninghoudend met het tienjarenplan voor de uitbouw van de rechter Schelde-oever, waar de nieuwe nijverheden reeds lang aan het produceren waren toen de Zandvlietsluis kon worden ingewijd.

Ook in vergelijking met de ons omringende landen was er een merkelijke achterstand inzake onze infrastructuurwerken. De autowegen zijn daarvan een duidelijk voorbeeld.

Anderdeels kan men nu toch vaststellen dat in 1970 onze begroting voor de autowegen veruit de belangrijkste is van alle E. E. G.-landen.

Een tweede optie geldt de prioriteit voor de autowegen. In 1965 waren er in ons land slechts twee autowegen in gebruik : Brussel-Oostende en de Koning Boudewijnautoweg. Twee andere waren in aanbouw : E3 en Waalse autoweg. Alle vier lopen ongeveer in dezelfde oost-west-richting. En intussen is reeds gebleken dat de autoweg Brussel-Oostende veel te licht gebouwd en oververzaagd is, zodat met verbredingswerken een aanvang moest

l'indice d'environ 4 % dans le courant de l'année et, parallèlement, une progression réelle de 6 % des dépenses d'investissement. Il s'agit naturellement des chiffres du budget, y compris la tranche conjoncturelle.

Le programme effectivement réalisé s'est élevé à 38,4 milliards de francs en 1969; au début de l'exercice 1970, 38,7 milliards ont été libérés. En chiffres absolus, ceci représente une stabilisation des dépenses d'investissement. Mais si l'on considère leur teneur réelle, il y a une régression, étant donné l'augmentation des traitements et salaires et la hausse du coût des matériaux.

Le Ministre espère qu'une partie au moins de la tranche conjoncturelle sera libérée aussi rapidement que possible.

En dépit de cette restriction en ce qui concerne les crédits libérés, quelque 25 milliards de francs seront consacrés cette année aux travaux routiers.

Il s'agit là d'un record, qui est dû au fait que l'on se trouve dans la phase décisive de l'achèvement de nombreuses autoroutes.

Options fondamentales.

Le Ministre désire tout d'abord esquisser la situation telle qu'elle se présentait au 1^{er} août 1965, lors de son entrée en charge en qualité de Ministre des Travaux publics. Evidemment, c'est chose délicate pour lui, et il n'entend nullement critiquer ses prédécesseurs, bien au contraire. S'il y a eu des carences, ce sont le Parlement tout entier et toute la communauté qui en portent la responsabilité collective. Le grand intérêt de l'opinion publique pour les travaux publics est très récent, en effet. Et c'est là un fait réjouissant, car il explique pourquoi beaucoup plus de moyens financiers sont rendus disponibles à l'heure actuelle. Mais il n'en reste pas moins qu'auparavant il y a eu trop peu de réalisations en matière de travaux publics, parce que l'opinion publique et le Parlement estimaient que la dette publique ne pouvait pas être fortement accrue par des appels au marché des capitaux.

Il en a résulté un retard très considérable en matière de travaux d'infrastructure.

Dès lors, une première option s'est imposée, à savoir qu'un effort particulier devait être fait pour rattraper ce retard, dont les conséquences se font encore sentir à l'heure actuelle. Une seule de nos autoroutes franchit nos frontières : celle d'Anvers à Aix-la-Chapelle.

En 1965, le rythme des investissements publics contrastait fortement avec celui des investissements privés : dans le secteur public tout se faisait lentement, dans le secteur privé tout allait rapidement. L'expansion du port d'Anvers peut servir d'exemple à cet égard, en dépit du fait qu'Anvers constituait encore une exception compte tenu du plan décennal pour la mise en valeur de la rive droite de l'Escaut, où de nouvelles industries étaient en activité longtemps avant l'inauguration de l'écluse de Zandvliet.

Comparativement aux pays voisins aussi, le retard de nos travaux d'infrastructure était considérable. Les autoroutes en sont un exemple frappant.

Mais à présent, nous constatons qu'en 1970 notre budget des autoroutes est de loin le plus important de tous les pays de la C. E. E.

Une deuxième option concerne la priorité à donner aux autoroutes. En 1965, il n'y avait dans notre pays que deux autoroutes en service : Bruxelles-Ostende et l'autoroute Baudouin. Deux autres étaient en construction : l'E3 et l'autoroute de Wallonie. Toutes les quatre suivent à peu près le même sens est-ouest. Or, il est apparu entretemps que l'autoroute Bruxelles-Ostende est construite en des matériaux beaucoup trop légers et qu'elle est sursaturée,

worden gemaakt tussen Brussel en Aalst. De Koning Boudewijnautoweg is zeker niet verzadigd en wellicht was men beter met een andere autoweg begonnen. Bovendien heeft de haastige afwerking de kwaliteit erg geschaad.

Ondanks het feit dat ons land een zeer dicht wegennet heeft, ontbrak toch de nodige infrastructuur die past bij het aantal auto's. Het groeipercantage van het aantal auto's is zeer groot en er zijn vrijwel geen remmingselementen, zoals dit het geval is voor de bevolkingsaan groei. De mens heeft blijkbaar aanvaard de gevolgen van de auto te ondergaan. Men is trouwens nog niet aan het maximumaantal auto's toe, zo men mag voortgaan op de evolutie in de Verenigde Staten van Amerika.

Dit verder groeiend aantal auto's dwingt ons tot een aangepast wegenprogramma. Soms wordt immers vergeten dat alle transportmiddelen een infrastructuur vergen vooraleer ze kunnen gebruikt worden. Vooraleer men met een trein kan rijden moeten er rails en stations zijn; scheepvaart vergt eventueel baggerwerken en kanalen. Een auto koopt men echter zonder de zekerheid te hebben of er wel wegen zijn om op te rijden. In ons land zijn er wel veel wegen, maar dikwijls zijn ze erg bochtig.

Hier blijken dan de voordelen van de autowegen die sneller, veiliger en groter verkeer toelaten o.m. omdat het tegenliggend verkeer door middenbermen wordt gescheiden en omdat er geen bebouwing langsheen die wegen wordt toegelaten.

Een bijkomende optie was dat autowegen bij prioriteit zouden gebouwd worden daar waar de verkeersdichtheid zulks vereiste. Daartegenover stond dat ook autowegen moesten kunnen gebouwd worden met het oog op het aanlokken van industrievestigingen. Hier kan o.m. de E 39 als voorbeeld gelden.

Intussen moesten de werken worden voortgezet aan de autowegen waaraan begonnen was. Die werken moesten zelfs zo snel mogelijk worden afgehandeld : het betreft hier de E 3 en de Waalse autoweg.

Bovendien moesten ook andere autowegverbindingen worden gebouwd. Zo werden op korte tijd de werken aangevat voor de noord-zuid-verbinding E 10 (Antwerpen-Brussel-Mons) en voor de E 5 (Brussel-Luik) alsmede voor de Limburgse autoweg E 39.

Zo wordt thans de helft van het investeringsprogramma van openbare werken aan de wegen uitgegeven. In feite is zulks overdreven, maar het was nodig zulke uitzonderlijke inspanning te doen om de achterstand in te lopen. Die financiële inspanning zal uiteraard verminderen zodra de E 3 en de Waalse autoweg afgewerkt zijn. Elk van beide autowegen heeft immers gedurende 5 jaar reeds tot 4 miljard F per jaar opgeslorpt en een zesde jaar blijkt nodig.

Hoe dat investeringsprogramma gepland is? Daarvan vindt men de intenties op korte termijn elk jaar in de begroting. Op langere termijn is er het vijfjarenplan en op nog langere termijn wordt gewerkt aan het vastleggen van tracés en het vrijhouden der ontworpen tracés van bebouwing.

Deze prioriteit voor de autowegen had tot gevolg dat de even noodzakelijke moderniseringswerken aan de gewone rijkswegen minder snel konden worden uitgevoerd. Dit is dan de keerzijde van de tweede optie die prioriteit gaf aan de autowegen. Maar de publieke opinie schijnt daarmee akkoord te zijn. Zodra de E 3 en de Waalse autoweg zullen afgewerkt zijn, zullen veel meer kredieten beschikbaar komen voor de gewone rijkswegen.

Een volgende optie, die de wegenpolitiek leidt, is de prioriteit voor de veiligheid. Op zichzelf reeds zijn autowegen veiliger dan andere wegen : geen gelijkvloerse kruisingen, middenbermen, stootbanden, geen bebouwing. Maar

de sorte qu'il a fallu entamer des travaux d'élargissement entre Bruxelles et Alost. L'autoroute Baudouin est loin d'être saturée et on aurait probablement mieux fait d'en commencer une autre. De plus, son achèvement hâtif a considérablement nui à la qualité.

En dépit du fait que notre pays possède un réseau routier très dense, l'infrastructure requise par le nombre de véhicules automobiles faisait défaut. Le taux de croissance du nombre d'automobiles est très élevé et n'est guère affecté par des facteurs de ralentissement comme c'est le cas pour la croissance de la population. L'homme a apparemment accepté de subir les conséquences de l'automobile. On n'en est d'ailleurs pas encore au nombre maximum de véhicules si l'on peut se baser sur l'évolution aux Etats-Unis d'Amérique.

Ce nombre croissant d'automobiles nous oblige à adopter un programme routier adéquat. En effet, on oublie parfois que tout moyen de transport requiert une infrastructure avant de pouvoir être utilisé. Avant qu'un train puisse rouler, il faut des rails et des gares; la navigation exige, éventuellement, des travaux de dragage et des canaux. Par contre, on achète une automobile sans avoir la certitude qu'il y a des routes pour rouler. Certes, notre pays compte de nombreuses routes, mais elles sont souvent très sinueuses.

C'est ici qu'apparaissent les avantages de l'autoroute, plus rapide, plus sûre et absorbant plus de trafic, notamment parce que la circulation inverse est séparée par un terre-plein central et que les constructions riveraines ne sont pas autorisées.

Une option supplémentaire consistait à réserver la priorité, pour la construction des autoroutes, aux axes où la densité de la circulation l'exigeait. Par contre, il fallait également prévoir des autoroutes en vue de favoriser l'établissement d'industries. A cet égard, on peut citer notamment comme exemple l'autoroute E 39.

Entre-temps, il fallait aussi poursuivre les travaux aux autoroutes commencées. Ceux-ci devaient même être achevés aussi rapidement que possible : il s'agit de l'autoroute E 3 et de l'autoroute de Wallonie.

En outre, d'autres liaisons autoroutières devaient être réalisées. Ainsi furent entamés en peu de temps les travaux de liaison nord-sud E 10 (Anvers-Bruxelles-Mons) et de l'autoroute E 5 (Bruxelles-Liège) ainsi que de l'autoroute du Limbourg (E 39).

Il s'ensuit qu'actuellement, la moitié du programme d'investissements des travaux publics est affectée aux routes. En fait, c'est excessif; mais ces efforts exceptionnels étaient nécessaires afin de rattraper notre retard. D'ailleurs, l'effort financier diminuera dès que l'autoroute E 3 et l'autoroute de Wallonie seront achevées. Chacune d'elles a en effet absorbé jusqu'à 4 milliards de francs par an durant 5 ans, et une sixième année apparaît nécessaire.

Quant à la planification de ce programme d'investissements, il est renvoyé au budget, qui en indique chaque année les intentions à court terme. A moyen terme, il y a le plan quinquennal, et à long terme les nouveaux tracés sont établis tandis que les tracés projetés font l'objet de mesures de non-bâtisse.

Cette priorité accordée aux autoroutes a eu pour effet de ralentir l'exécution des travaux de modernisation des routes ordinaires de l'Etat, travaux qui étaient pourtant tout aussi nécessaires. C'est là le revers de la deuxième option, qui donnait la priorité aux autoroutes. Mais l'opinion publique semble accepter cette situation. Dès que l'autoroute E 3 et l'autoroute de Wallonie seront achevées, des crédits bien plus considérables seront disponibles pour les routes ordinaires de l'Etat.

Une autre option qui inspire la politique routière est la priorité donnée à la sécurité. En elles-mêmes déjà, les autoroutes sont plus sûres que les routes ordinaires : pas de carrefours à niveau, terre-pleins centraux,

ook voor de gewone wegen hebben de veiligheidsmaatregelen prioriteit gehad : inrichten van kruispunten, openbare verlichting, wegwerken van bochten, verkeerssignalisatie, middenbermen, stootbanden.

De kwaliteit van onze wegen kan zeker verbeterd worden. Het betreft niet zozeer de conceptie, want daar eerbiedigt men de internationaal aanvaarde normen. De Amerikaanse wegen zijn in dat opzicht wel veel grootser, maar hun kwaliteit is zeker niet beter. De problemen in dat verband betreffen o.m. de fundering en de waterafvoer; hier blijft de ondervinding de beste leermeester. Inzake rijwegverharding passen wij ook de meest moderne procedés toe, n.l. voegloos gewapend beton. De zwartverharding blijft evenwel een probleem.

In dat verband heeft de Minister beslist strengere voorwaarden vast te stellen om de erkenning als aannemer voor het aanbrengen van zwarte rijwegverharding te behouden of te krijgen. Anderdeels moet er ook meer en bestendige controle zijn op de « plant » waar de zwart-mengeling voor de verharding wordt gemaakt. Betere kwaliteit van de rijwegverhardingen zal dan ook onvermijdelijk een gunstige weerslag hebben op de uitgaven voor onderhoud. Dat zien wij bv. reeds aan de kleine ring te Antwerpen na deze lange winter.

Inzake de waterwegen ging de prioriteit in de eerste plaats naar de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge. De Minister heeft de concurrentie tussen deze drie havens nooit als een geldig fundamenteel beginsel aanvaard. Het zou trouwens niet beantwoorden aan de economische realiteit na 1945 : alle havens hebben sindsdien een ruime expansie gekend en geen enkele haven werd weggeconcurrerd.

Daarbij komt ook dat de industrieën zich steeds dichter naar de zee toe gaan inplanten.

Wij zouden het zo kunnen stellen, aldus de Minister :

1°) dat uit alle mogelijke wetenschappelijke prognoses in dat verband blijkt dat de zeetrafiëk zal blijven aangroeiën;

2°) voeg daarbij de industrialisatietendens rond die havens en

3°) dat Antwerpen toch de derde wereldhaven is (na Rotterdam en New York).

Een fundamentele optie vloeit daaruit voort, n.l. dat onze drie zeehavens maximaal en tegelijkertijd moeten geholpen worden mits een lichte prioriteit voor Antwerpen.

Als bijkomende optie kan hier worden gesteld dat ons land niet de ambitie heeft een haven te bouwen die toegankelijk is voor schepen van 200 000 ton. De overslagformule van reuzetankers naar kleinere petroleumschepen komt meer en meer in voege.

En voor de droge goederen lijkt 125 000 ton ongeveer de optimale tonnemaat. Zulke schepen zullen in Zeebrugge en via de Baalhoeksluis op de linker-Schelde-oever tegenover Antwerpen de havencomplexen kunnen binnenvaren en later moet ook de toegang tot Gent voor deze tonnemaat mogelijk worden gemaakt.

Voor de eigenlijke waterwegen geldt evenzeer als voor de autowegen dat prioriteit wordt gegeven aan de modernisering van die waterlopen waar de trafiek het meest intens is : Albertkanaal, kanaal Brussel-Rupel, Boven-Schelde. Nieuwe kanalen zullen wij voorlopig niet bouwen, tenzij de verbinding Oelegem-Zandvliet waardoor de duwvaart tussen Antwerpen en Luik voor vrachten tot 9 000 ton moet mogelijk worden.

Het komt er ook op aan onze havens zo goed mogelijk te verbinden met het achterland en tevens een maximale

glissières, absence de constructions riveraines. Mais pour les routes ordinaires également, les mesures de sécurité ont eu la priorité : aménagement des carrefours, éclairage public, redressement de courbes, signalisation, terre-pleins centraux, glissières.

La qualité de nos routes peut certes être améliorée. Il ne s'agit pas tant de la conception, car là nous respectons les normes admises sur le plan international. A cet égard, si les routes américaines sont sans conteste plus grandioses, leur qualité n'est certainement pas meilleure. Les problèmes qui surgissent portent notamment sur l'assiette et sur l'écoulement des eaux; dans ce domaine, l'expérience demeure le meilleur des maîtres. En matière de revêtement des chaussées, nous appliquons également les procédés les plus modernes, en l'occurrence le béton armé sans joints. Le revêtement noir continue cependant à poser un problème.

A cet égard, le Ministre a décidé de fixer des conditions plus sévères pour le maintien ou l'obtention de l'agrément en qualité d'entrepreneur pour la pose de revêtements noirs. Par ailleurs, il convient également d'exercer en permanence un contrôle plus rigoureux sur les machines utilisées pour faire le mélange noir destiné aux revêtements. Une meilleure qualité des revêtements routiers aura inmanquablement une incidence favorable sur les dépenses d'entretien. Nous pouvons le constater dès à présent, au sortir de ce long hiver, à la petite ceinture d'Anvers.

En ce qui concerne les voies hydrauliques, la priorité absolue a été donnée aux ports d'Anvers, de Gand et de Zeebrugge. Le Ministre n'a jamais admis la concurrence entre ces trois ports comme un principe fondamental valable. Elle ne répondrait d'ailleurs pas à la réalité économique de l'après-guerre : depuis 1945 tous les ports ont connu une grande expansion et aucun d'eux n'a été éliminé par la concurrence.

En outre, on constate que l'implantation des industries s'opère de plus en plus près de la mer.

Selon le Ministre, le problème se présente comme suit :

1°) il résulte de tous les pronostics scientifiques à ce sujet, que le trafic maritime continuera de s'accroître;

2°) il convient d'y ajouter la tendance à l'industrialisation aux alentours de ces ports, et

3°) qu'Anvers (après Rotterdam et New York) est quand même le troisième port mondial.

Il s'ensuit une option fondamentale, à savoir que nos trois ports maritimes doivent recevoir simultanément le maximum d'aide, sous réserve d'une légère priorité au profit du port d'Anvers.

A titre d'option subsidiaire, on pourrait faire valoir que notre pays n'a pas l'ambition de construire un port qui soit accessible à des navires de 200 000 tonnes. La formule du transbordement de pétroliers géants sur des pétroliers plus petits a de plus en plus cours.

Pour les marchandises sèches, 125 000 tonnes semblent constituer à peu près le tonnage maximum. De tels navires pourront entrer dans le complexe portuaire de Zeebrugge et, par la Baalhoeksluis, sur la rive gauche de l'Escaut, dans le port d'Anvers; plus tard, l'accès à un tel tonnage doit également être rendu possible à Gand.

En ce qui concerne les cours d'eau proprement dits, la priorité doit être donnée, tout comme en matière d'autoroutes, à la modernisation des cours d'eau où le trafic est le plus intense : canal Albert, le canal Bruxelles-Rupel, le Haut-Escaut. Provisoirement, nous ne construirons pas de nouveaux canaux, mis à part la liaison Oelegem-Zandvliet qui doit permettre la navigation en poussée entre Anvers et Liège pour des chargements atteignant jusqu'à 9 000 tonnes.

Il importe également d'assurer à nos ports la meilleure liaison possible avec l'arrière-pays et en même temps l'accès-

toegankelijkheid van onze havens vanuit de zee te verzekeren. Het probleem van de maritimisering van Wallonië sluit hierbij aan, evenals dat van de pijpleidingen, waarvoor de privé-sector steeds toelating zal krijgen om ze aan te leggen indien zulks nodig is.

Ook werd een oplossing gevonden voor het probleem van de waterbeheersing, zodat de traditionele winteroverstromingen die ons land elk jaar kende, ditmaal konden verhinderd worden.

Voor de gebouwen blijft de vaststelling geldig, dat de rijksdiensten al te vaak ondergebracht worden in gehuurde gebouwen. De fundamentele optie is hier dus, dat de Staat veel meer moet bouwen voor eigen diensten. Ook in de grotere steden zouden administratieve centra moeten kunnen opgericht worden, waar naast gemeentelijke en provinciale diensten ook de gedecentraliseerde of gedeconcentreerde staatsdiensten worden ondergebracht. Het slecht onderhoud van de thans bestaande rijksgebouwen is een gevolg van de reeds vermelde prioriteiten voor autowegen en havens.

Voor de ruimtelijke ordening wordt via de gewestplannen naar een globale conceptie en planning gezocht, terwijl ook de wet van 1962 zal worden verbeterd. In 1965 was ook op dit domein een hele achterstand in te lopen. Men beschikte toen wel over academische studies, maar de eigenlijke « physical planning » was niet aangevat. Intussen werd het grondgebied van ons land in 48 gewesten ingedeeld en wordt druk gewerkt aan het opstellen van al die gewestplannen. Hierbij ontmoeten de opstellers veel moeilijkheden; ons land wordt immers getypeerd door het individualisme van zijn bewoners en het ontbreekt aan communautaire discipline terzake.

Over het grondbeleid zal het Parlement eerlang de kans krijgen zich uit te spreken. Intussen komt het erop aan nu reeds zoveel mogelijk gemeentelijke en intercommunale regies voor grondbeleid op te richten en actief te maken. Een nationale oplossing is echter noodzakelijk.

De hervorming van de rijksadministratie mag niet vergeten worden opdat er op een meer efficiënte wijze zou kunnen gewerkt worden. En ook op dat vlak zijn enorm veel verbeteringen mogelijk.

D) Ministerconferentie in verband met het uitwerken van het communautair Europees reglement inzake openbare aanbestedingen.

De E. E. G.-ministers van openbare werken bespraken dinsdag 21 april 1970 te Luxemburg het opstellen van een communautair Europees reglement inzake openbare aanbestedingen. Het voorzitterschap van de vergadering berustte bij de Belgische minister.

Aan Belgische zijde was vooraf, in samenwerking met de Nationale Confederatie van het Bouwbedrijf, een zeer duidelijk en progressief-Europees standpunt ingenomen, nl. de integrale Europese eenmaking op het gebied van de openbare aanbestedingen.

Technici van de onderscheiden E. E. G.-landen hadden dat probleem gedurende ruim twee jaar onderzocht, zonder evenwel een oplossing te vinden waarmede elk van de lidstaten zich kon akkoord verklaren. Uiteindelijk was bij de aanvang van de Ministerconferentie België het enige land waar het communautair Europees reglement integraal zou worden toegepast. Al de andere landen bepleitten uitzonderingen — zij het als overgangsmaatregel — op hun grondgebied.

sibiliteit maximale de nos ports à partir de la mer. A cela est lié le problème de la maritimisation de la Wallonie ainsi que celui des oléoducs pour la construction desquels le secteur privé obtiendra toujours l'autorisation lorsque cela se révélera nécessaire.

Une solution a été donnée également au problème du régime des eaux, de sorte que les inondations hivernales, qui se reproduisent traditionnellement dans notre pays, ont pu être évitées cette fois-ci.

En ce qui concerne les bâtiments, la constatation selon laquelle les services de l'Etat sont trop souvent logés dans des immeubles loués reste vraie. L'option fondamentale en ce domaine est donc que l'Etat doit ériger beaucoup plus d'immeubles pour ses propres services. Dans les grands centres, des complexes administratifs devraient pouvoir être construits pour y loger, outre les services communaux et provinciaux, les services de l'Etat qui ont fait l'objet d'une décentralisation ou d'une déconcentration. Le mauvais entretien des immeubles de l'Etat est imputable aux priorités qui ont été accordées aux ports et autoroutes et dont nous avons déjà fait mention.

En ce qui concerne l'aménagement du territoire, on cherche à mettre au point, par le biais des plans de secteur, une planification et une conception globales, tandis que des améliorations seront apportées à la loi de 1962. En 1965, nous avions également un important retard à rattraper dans ce domaine. A l'époque si l'on disposait d'études académiques, le « physical planning » proprement dit n'avait pas été entamé. Entre-temps, le territoire de notre pays avait été divisé en 48 secteurs; l'élaboration de tous ces plans de secteurs est activement poursuivie. Leurs auteurs se heurtent à de nombreuses difficultés; notre pays se caractérise, en effet, par l'individualisme de ses habitants et l'absence d'une discipline communautaire en la matière.

Le Parlement aura bientôt l'occasion de se prononcer sur la politique foncière. Entre-temps, il s'agit de créer et de mettre au travail, dès maintenant, le plus possible de régies communales et intercommunales de politique foncière. Cependant, une solution nationale devra être trouvée.

La réforme de l'administration de l'Etat ne peut pas être perdue de vue si l'on entend accroître l'efficacité de son travail. Et en ce domaine, les améliorations possibles sont innombrables.

D) Conférence des Ministres au sujet de l'élaboration du règlement communautaire européen en matière d'adjudications publiques.

Les Ministres des Travaux publics de la C. E. E. ont discuté à Luxembourg, le 21 avril 1970, de la rédaction d'un règlement communautaire européen en matière d'adjudications publiques. Le Ministre belge a présidé la réunion.

La Belgique avait auparavant, en collaboration avec la Confédération nationale de la Construction, adopté un point de vue très clair et progressivement européen, c'est-à-dire l'unification européenne intégrale en matière d'adjudications publiques.

Des techniciens des divers pays de la C. E. E. avaient étudié ce problème pendant presque deux ans sans toutefois trouver une solution à laquelle il aurait été possible à chacun des Etats membres de se rallier. Finalement, lors de l'ouverture de la conférence des Ministres, la Belgique était le seul pays où le règlement communautaire européen était appelé à être appliqué intégralement. Tous les autres pays plaidaient des exceptions sur leur territoire, ne serait-ce qu'à titre transitoire.

Indien bij de aanvang van de ministerconferentie België met zijn integraal-Europees standpunt in feite geïsoleerd stond, dan was het na één dag discussie uiteindelijk niet andersom: België had de steun gekregen van vier andere E. E. G.-landen en alleen Italië belette op dat ogenblik nog een Europese regeling. Wellicht zal Italië op 14 mei a.s. zijn standpunt wijzigen, wanneer de E. E. G.-ministers van openbare werken opnieuw onder Belgisch voorzitterschap ditmaal te Brussel bijeenkomen.

Bij de besprekingen te Luxemburg op 21 april 1970 werd het moeilijkste punt eerst aangevat, nl. de concessies, die naargelang van de opvattingen al dan niet onder toepassing van dat communautair Europees reglement zouden vallen. Dergelijke concessies tussen de privé-sector en de Staat bestaan veelvuldig in Frankrijk en Italië terwijl zij in ons land toevertrouwd zijn aan zuivere intercommunale maatschappijen zoals E 3, E 5, E 39, E 9 - E 40.

Frankrijk bepleitte aanvankelijk die privé-concessies buiten de communautaire regeling te houden. Na grondige bespreking sloot Frankrijk zich evenwel aan bij het Belgische standpunt en ging akkoord met het toepassen van de Europese regeling bij vergunning van een concessie en later ook bij de onderaanneming.

Tenslotte kwam men tot een ruime eensgezindheid, Italië uitgezonderd.

Ten einde dat land toe te laten zijn standpunt te herzien, werd besloten geen beslissing te treffen en de E. E. G.-ministers van openbare werken opnieuw samen te roepen op 14 mei 1970 te Brussel, om tot een eenparig akkoord te komen.

Bij het einde van de vergadering heeft de Belgische Minister van Openbare Werken volgende beschouwingen naar voren gebracht:

1^o) de grote principes inzake eenmaking van de aanbestedingsprocedure moeten klaar en duidelijk worden geformuleerd;

2^o) tijdens de overgangperiode moeten deze duidelijke principes met een grote soepelheid worden toegepast gezien de zeer verscheiden toestanden die in de E. E. G.-landen thans bestaan.

3^o) tussen de verschillende E. E. G.-landen moet een geest van vertrouwen groeien, die een eerlijke toepassing van het akkoord kan bevorderen.

III. — ALGEMENE BESPREKING.

A. — Begrotingsbeleid.

1) Een lid verklaart dat hij akkoord kan gaan met de grote lijnen van de begroting. Hij betreurt evenwel dat zij pas in april werd ingediend, zodat een belangrijk deel van de kredieten reeds verbruikt werd. Vermits dit geen uitzondering is zou spreker er prijs op stellen indien de Minister tijdens de maand september een uiteenzetting zou kunnen houden over de grote lijnen van de begroting voor 1971.

De Minister antwoordt dat hij voorstander is van een zo volledig mogelijke voorlichting van de parlemenstleden. Hij staat dan ook steeds te hunner beschikking om de uitleg te verstrekken die zij nuttig zouden achten. Gezien de huidige gang van de parlementaire werkzaamheden en de bedrijvigheid van de Regering, kan nu reeds worden gezegd dat de begrotingen in september nog niet helemaal klaar zullen zijn. Op dat ogenblik zal de Minister slechts enkele aan-

S'il est vrai qu'au début de la conférence des Ministres la Belgique, de par son point de vue intégralement européen, se trouvait effectivement isolée, on s'est trouvé finalement devant une situation totalement changée après une seule journée de discussions: la Belgique avait obtenu le soutien des quatre autres pays de la C. E. E. et seule l'Italie empêchait encore à ce moment une solution européenne. Sans doute l'Italie modifiera-t-elle son point de vue le 14 mai prochain lorsque les Ministres des Travaux publics de la C. E. E. se réuniront à nouveau sous la présidence d'un Belge, à Bruxelles cette fois.

Lors des négociations qui se sont déroulées à Luxembourg le 21 avril 1970, le point le plus difficile a été abordé en premier lieu; il s'agit de celui des concessions qui, selon les conceptions, tomberaient ou non sous l'application de ce règlement communautaire européen. De telles concessions entre le secteur privé et l'État sont assez fréquentes en France et en Italie, alors que dans notre pays elles sont confiées à des intercommunales proprement dites, comme celles de l'E 3, l'E 5, l'E 39, l'E 9 - E 40.

Initialement, la France a plaidé en faveur de la non-application du règlement communautaire européen à ces concessions privées. A l'issue de discussions approfondies, la France s'est cependant ralliée à la position de la Belgique et a marqué son accord sur l'application du règlement européen lors de l'octroi d'une concession et, ultérieurement, d'une sous-traitance.

Enfin, si l'on excepte l'Italie, un large accord s'est réalisé.

Afin de permettre à ce pays de revoir son point de vue, il a été décidé de ne pas prendre de décision et de convoquer à nouveau les Ministres des Travaux publics à Bruxelles le 14 mai 1970 en vue de réaliser un accord unanime.

A la fin de la réunion, le Ministre belge des Travaux publics a émis les considérations suivantes:

1^o) les grands principes relatifs à l'harmonisation de la procédure d'adjudication doivent être formulés avec clarté et précision;

2^o) pendant la période transitoire, ces principes précis doivent être appliqués avec une grande souplesse, vu la grande variété des situations que connaissent actuellement les pays de la C. E. E.;

3^o) il faut qu'entre les divers pays de la C. E. E. se développe un esprit de confiance, favorable à l'application loyale de l'accord.

III. — DISCUSSION GENERALE.

A. — Politique budgétaire.

1) Un membre se déclare d'accord avec les grandes lignes du budget. Il regrette toutefois que celui-ci n'ait été déposé qu'au mois d'avril, de sorte qu'une partie considérable des crédits est déjà épuisée. Cet état de choses n'étant pas l'exception, ce membre insiste pour que le Ministre puisse, au mois de septembre, exposer les grandes lignes du budget de l'année 1971.

Le Ministre répond qu'il est partisan d'une information aussi complète que possible des parlementaires. Il est, dès lors, toujours à leur disposition pour leur faire tout exposé qu'ils jugeraient utile. On peut cependant affirmer dès maintenant que, compte tenu de la marche actuelle des travaux parlementaires et de l'activité gouvernementale, les budgets ne seront pas entièrement prêts en septembre prochain. L'exposé qu'il pourrait faire à cette époque n'aurait dès lors

wijzingen kunnen verstrekken. Hij meent dat het voor de parlementsleden zal volstaan het ontworpen programma 1971-1975 in te zien om een vrij juist beeld te hebben van zijn bedoelingen betreffende de begroting voor 1971. Hij tracht immers sedert verscheidene jaren begrotingen in te dienen die slechts een aanpassing zijn van de achtereenvolgende tranches van het beweeglijke vijfjarenplan.

2) Meerdere Commissieleden wijzen op de uitzonderlijke betekenis van de begroting van Openbare Werken in het kader van de algemene economische politiek.

Het programma van openbare werken vormt een belangrijk gedeelte van de overheidsinvesteringen en moet gezien worden in het geheel van de economische objectieven, zowel sectorieel als regionaal.

Dit programma van investeringen moet opgemaakt worden in overleg met het Programmatiebureau.

De appreciatie van de overheidsinvesteringen is maar mogelijk voor zover een regionale verdeling van de kredieten wordt voorgelegd. Deze leden wensen dat het vijfjarenplan gelijktijdig met de begroting zou besproken worden.

De Minister verklaart bereid te zijn om na de goedkeuring van de begroting, het vijfjarenplan 1971-1975 te bespreken.

Hij heeft er herhaaldelijk op gewezen dat zijn departement het eerste is dat voor zijn omvangrijkste investeringen, nl. die voor de wegen en de autowegen, een uiterst nauwgezette verdeling per gewest nastreeft. Voor die sector zijn de uitgaven, op enkele tienden percent na, gelijk verdeeld tussen het Vlaamse en het Waalse landsdeel. Hij heeft herhaaldelijk verklaard dat die inspanning in het voordeel van Wallonië uitvalt, want als men de hand hield aan objectieve criteria, zoals de bevolkingscijfers, het wagenpark en de verkeersdichtheid, zou men voor Wallonië tot een merkkelijk geringer percentage komen.

Ook voor de waterwegen heeft hij gezorgd voor een verdeling die, hoewel niet zo nauwgezet, toch steeds duidelijk afgestemd was op gelijkwaardige investeringen voor waterlopen en kanalen in het Vlaamse en het Waalse landsdeel. Ook hier kan nochtans worden gezegd dat de lengte en de verkeersdichtheid van de waterwegen in het noorden van het land veel omvangrijker investerings- en onderhoudskredieten wettigen.

Toch wordt van Waalse zijde nog steeds een op objectieve criteria steunende gewestelijke verdeling geëist, waarbij wordt opgemerkt dat de investeringen in de havens buiten die verdeling werden gehouden door ze te beschouwen als zijnde van nationaal belang. Hij gelooft nog steeds dat het inderdaad zo is, doch geeft toe dat een gedeelte van die investeringen als louter gewestelijk zou kunnen worden beschouwd, hoewel criteria om in die sector het onderscheid te maken erg moeilijk te bepalen zouden zijn.

De Minister herhaalde echter vaak dat het eenvoudige standpunt dat hij innam, over het algemeen gezien gunstig is voor Wallonië dat, indien objectieve criteria werden aangelegd, op het gebied van de wegen en de autowegen ongetwijfeld meer zou verliezen dan het op de havens zou winnen.

Hij blijft dat standpunt verdedigen en zal de voorheen aangenomen verdeling handhaven, want hij blijft ervan overtuigd dat voor Wallonië een bijzondere inspanning op het gebied van de wegen en de autowegen moet worden gedaan om dat landsdeel toegang te geven tot de zee.

Hij herinnert eraan dat die verdeling zeer duidelijk vermeld was in de verslagen van de Commissie voor de openbare Werken naar aanleiding van de behandeling van de begrotingen van 1968 en 1969.

qu'un caractère indicatif : il pense qu'il suffira aux parlementaires d'examiner le projet de programme 1971-1975 pour avoir une idée suffisamment précise de ses intentions pour le budget de 1971. Il s'attache, en effet, depuis plusieurs années, à présenter des budgets qui ne sont que l'adaptation des tranches successives du programme quinquennal mobile.

2) Plusieurs membres de la Commission ont souligné l'importance exceptionnelle du budget des Travaux publics dans le cadre de la politique économique générale.

Le programme des travaux publics constitue une part importante des investissements publics et doit être considéré dans l'ensemble des objectifs économiques, tant par rapport aux secteurs qu'aux régions.

Ce programme d'investissements doit être établi en accord avec le Bureau de programmation.

L'appréciation des investissements publics n'est possible que pour autant qu'une répartition régionale des crédits soit proposée. Ces membres souhaitent que le plan quinquennal soit discuté en même temps que le budget.

Le Ministre se déclare d'accord pour discuter le plan quinquennal 1971-1975 après le vote du budget.

A de multiples reprises, il a souligné que son département est le premier à assurer une répartition régionale extrêmement méticuleuse pour les investissements les plus considérables de son activité, à savoir ceux pour les routes et les autoroutes. Dans ce secteur, les dépenses ont été prévues et réalisées, à quelques dixièmes de pourcent près, à raison d'une répartition égale entre les régions flamandes et wallonnes. Il a dit et répété que c'était là un effort en faveur de la Wallonie car, si l'on s'en tenait à des critères objectifs, basés sur la population, le parc automobile, le volume de la circulation, on arriverait à un pourcentage nettement inférieur pour la région wallonne.

Dans le domaine des voies hydrauliques, il a également assuré une répartition qui, sans être aussi méticuleuse, a toujours assuré des montants d'investissements sensiblement équivalents pour les cours d'eau et les canaux de la région flamande et de la région wallonne. Là aussi, on peut dire pourtant que la longueur et l'intensité de la circulation sur les voies d'eau situées dans le nord du pays pourraient justifier des crédits d'investissements et d'entretien beaucoup plus importants.

On continue cependant à réclamer du côté wallon une répartition régionale basée sur des critères objectifs, en faisant valoir qu'il a écarté de cette répartition les investissements dans les ports en les considérant comme d'intérêt national. Il continue à penser qu'il en est bien ainsi, tout en reconnaissant qu'une certaine partie de ces investissements pourrait être considérée comme purement régionale, encore que les critères permettant de faire la distinction dans ce secteur seraient bien difficiles à définir.

Mais il a également répété souvent que le point de vue simple qu'il avait adopté était favorable, même dans son ensemble, à la région wallonne et que, si des critères objectifs devaient être mis au point, cette région perdrait dans le domaine des routes et des autoroutes, sans doute plus qu'elle ne pourrait gagner du côté des ports.

Il continue à défendre ce point de vue et il continuera à maintenir la répartition adoptée précédemment, car il reste convaincu qu'un effort particulier doit être fait pour la Wallonie dans le domaine des routes et des autoroutes en vue de la maritimer.

Il rappelle que cette répartition a figuré très clairement dans les rapports de la Commission des Travaux publics à l'occasion de l'examen des budgets de 1968 et de 1969.

In het eveneens in 1969 ingediende ontwerp van zes-jarenplan voor de jaren 1970 tot 1975 was dezelfde verdeling opgenomen.

Hier volgt dan het plan voor de gewestelijke verdeling voor 1970:

A. — *Wegenfonds + E 3 + E 39 + E 5 + E 9/E 40.*

1) *Autowegen.*

	in miljoenen frank.	
<i>A. Wallonië :</i>		
E 41 Waalse Autoweg	4 300	
Brussel-Bergen	1 105	
Ring van Brussel Zuid/West	620	
Nijvel-Gosselies	287	
Brussel-Waver	110	
Kleine ring van Charleroi	500	
Brussel-Waterloo	150	
E 9/E 40	1 290	
		8 362
<i>B. Vlaanderen :</i>		
Brussel-Mechelen-Antwerpen	955	
Ring van Brussel-Noord-Oost en toegangswegen	570	
Antwerpen-Nederlandse grens	913	
Brussel-Boom-Antwerpen	50	
Brussel-Oostende (E 5)	350	
Brugge-Veurne	300	
Doornik-Kortrijk-Brugge	125	
E 3	4 300	
E 39	800	
		8 363
E 5 (buiten verdeling)		4 000
Algemeen totaal Autowegen W.F. + E 3 + E 39 + E 5 + E 9/E 40 ...		20 725

2) *Wegen :*

Antwerpen	117	
West-Vlaanderen	206	
Oost-Vlaanderen	114	
Limburg	109	
Vlaams Brabant	137	
		683
Henegouwen	135	
Luik	118	
Luxemburg	198	
Namen	135	
Waals Brabant	97	
		683
Brussel		136
Ontheffingen	1 630	
Verrekeningen en diversen	500	
Veiligheidsmaatregelen	685	
		2 815
Totaal gewone wegen W.F.		4 317
Algemeen totaal W.F. + E 3 + E 39 + E 5 + E 9/E 40		25 042

B. — *Buitengewoon onderhoud der wegen.*

Wallonië	627	
Vlaanderen	627	
Brussel-Hoofdstad	55	
Diversen	115	
Totaal		1 424

Dans le projet de plan sexennal, présenté également en 1969 et couvrant les années 1970 à 1975, la même répartition a été présentée.

Voici donc le programme de répartition régionale pour 1970.

A. — *Fonds des routes + E 3 + E 39 + E 5 + E 9/E 40.*

1) *Autoroutes.*

	en millions de francs	
<i>A. Région wallonne :</i>		
E 41 Autoroute Wallonie	4 300	
Bruxelles-Mons	1 105	
Ring de Bruxelles Sud/Ouest	620	
Nivelles-Gosselies	287	
Bruxelles-Wavre	110	
Petite ceinture de Charleroi	500	
Bruxelles-Waterloo	150	
E 9/E 40	1 290	
		8 362
<i>B. Région flamande :</i>		
Bruxelles-Malines-Anvers	955	
Ring de Bruxelles Nord/Ouest et routes d'accès	570	
Anvers-Frontière néerlandaise	913	
Bruxelles-Boom-Anvers	50	
Bruxelles-Ostende (E 5)	350	
Bruges-Furnes	300	
Tournai-Courtrai-Bruges	125	
E 3	4 300	
E 39	800	
		8 363
E 5 (hors répartition)		4 000
Total général Autoroutes, FAR + E 3 + E 39 + E 5 + E 9/40		20 725

2) *Routes.*

Anvers	117	
Flandre occidentale	206	
Flandre orientale	114	
Limbourg	109	
Brabant flamand	137	
		683
Hainaut	135	
Liège	118	
Luxembourg	190	
Namur	135	
Brabant wallon	97	
		683
Bruxelles		136
Expropriations	1 630	
Décomptes et divers	500	
Mesures et sécurité	685	
		2 815
Total routes ordinaires FAR		4 317
Total général FAR + E 3 + E 39 + E 5 + E 9/E 40		25 042

B. — *Entretien extraordinaire des routes.*

Région wallonne	627	
Région flamande	627	
Bruxelles-Capitale	55	
Divers	115	
Total		1 424

C. — Waterwegen.

(In miljoenen)

1) <i>Buiten verdeling</i>	6 267
Buitengewoon onderhoud	415
Aankopen	500
Herzelingen en diversen	480
Werken in Nederland	790
Oorlogsschade	326
Zeeschelde	146
Kusten, zeehavens, enz.	2 037
Albertkanaal	1 130
Kanaal Brussel-Rupel	443

2) *Verdeling.*a) *Vlaanderen :*

Ijzer	130
Durme	15
Leie	145
Kortrijk-Bossuyt	120
Zuidervaart	2
Neten	148
Dijle en Demer	70
Zenne	50
Omleidingskanaal Gent	125
Kanaal Gent-Brugge-Oostende	165
Kanaal Roeselare-Leie	40
Polders	15
Dender	122
Afleidingskanaal Leie	90
Kanaal Passendale-Nieuwpoort	32
Schelde-Rijnverbinding	50
Sub-totaal	1 319

b) *Wallonië :*

Hene	65
Maas	65
Charleroi-Brussel	21
Beneden-Samber	255
Boven-Samber	35
Maas	98
Centrum	270
Nimy-Blaton	31
Hene	180
Bovenschelde	445
Stuwen	771
Ourthe	25
Sub-totaal	2 261
Algemeen totaal waterwegen	9 847

Gebouwen.

1) *Vlaanderen :*

Antwerpen	175,3
Oost-Vlaanderen	307,5
West-Vlaanderen	186,9
Limburg	130,0
Vlaams Brabant	37,5
Sub-totaal	837,2

C. — Voies hydrauliques.

(En millions)

1) <i>Hors répartition</i>	6 267
Entretien extraordinaire	415
Acquisitions	500
Revisions et divers	480
Travaux aux Pays-Bas	790
Dommages de guerre	326
Escaut maritime	146
Côte, ports maritimes, etc.	2 037
Canal Albert	1 130
Canal Bruxelles-Rupel	443

2) *Répartition.*a) *Région flamande :*

Yser	130
Durme	15
Lys	145
Courtrai-Bossuyt	120
Zuidervaart	2
Nèthes	148
Dyle et Démer	70
Senne	50
Canal circulaire de Gand	125
Canal Gand-Bruges-Ostende	165
Canal Roulers-Lys	40
Polders	15
Dendre	122
Canal de dérivation de la Lys	90
Canal Passendale-Nieuport	32
Liaison Escaut-Rhin	50
Sous-total	1 319

b) *Région wallonne :*

Haine	65
Meuse	65
Charleroi-Bruxelles	21
Basse-Sambre	255
Haute-Sambre	35
Meuse	98
Centre	270
Nimy-Blaton	31
Haine	180
Haut-Escaut	445
Barrages	771
Ourthe	25
Sous-total	2 261
Total général voies hydrauliques	9 847

Bâtiments.

1) *Région flamande :*

Anvers	175,3
Flandre orientale	307,5
Flandre occidentale	186,9
Limbourg	130,0
Brabant flamand	37,5
Sous-total	837,2

2) Wallonië :

Henegouwen	362,7
Namen	106,0
Luik	202,6
Luxemburg	55,0
Waals-Brabant	99,0
Sub-totaal	825,3
3) Brussel Hoofdstad	1 171,0
4) Diversen	66,6
	2 900,0

* * *

Wat de betrekkingen tussen het departement van Openbare Werken en het Bureau voor Economische Programmatie betreft, verklaart de Minister dat het departement geregeld contact heeft met dat bureau. De contacten worden tot stand gebracht ofwel rechtstreeks door het kabinet, ofwel in de ministercomités, ofwel in het nationaal comité voor economische expansie.

Tot een veel nauwere samenwerking komt het echter in een contactcommissie, bestaande uit het Bureau voor Economische Programmatie en afgevaardigden van de ministers van Verkeerswezen en van Openbare Werken.

De voorbereiding van het programma 1971-1975 geschiedt eveneens in het kader van de werkzaamheden van het Bureau voor Economische Programmatie.

Nochtans is alleen de Minister van Openbare Werken verantwoordelijk voor de begroting die hij bij de Kamers indient en voor het vijfjarenplan dat hij hun voorlegt.

Kortom, de contacten volstaan ruimschoots om hem in staat te stellen zijn verantwoordelijkheid met kennis van zaken op te nemen.

3) Een lid wenst te vernemen welk het bedrag is der werken die niet werden vastgelegd ingevolge de conjuncturele schijven waarvan de vastleggingsdossiers klaar waren voor 1970.

De Minister antwoordt dat ingevolge de beperking der kredieten in 1969 voor niet minder dan 4 178 miljoen frank dossiers niet konden vastgelegd worden, de verrekeningen en de herzieningen niet inbegrepen.

Dit bedrag is als volgt samengesteld :

1) Budgettaire sector.

a) Buitengewone Begroting :

Wegen :

Art. 73.12	56 170
------------	--------

Waterwegen :

Art. 14.03	2 200 000
Art. 73.03	553 092 155
Art. 73.05	14 155 178
Art. 73.06	22 185 823
Art. 73.07	108 787 083
Art. 53.01	66 296 482
Art. 63.11	9 000 000

775 716 721

2) Région wallonne :

Hainaut	362,7
Namur	106,0
Liège	202,6
Luxembourg	55,0
Brabant wallon	99,0
Sous-total	825,3
3) Bruxelles-Capitale	1 171,0
4) Divers	66,6
	2 900,0

* * *

En ce qui concerne les rapports entre le Département des Travaux publics et le Bureau de Programmation économique, le Ministre déclare que le Département est en rapports suivis avec le Bureau de Programmation économique. Les contacts sont établis, soit directement par le Cabinet, soit au sein des Comités ministériels, soit au sein du Comité national d'Expansion économique.

Mais une collaboration bien plus intime se poursuit au sein d'une Commission de contact groupant le Bureau de Programmation économique et les délégués du Ministère des Communications et du Ministre des Travaux publics.

La préparation du programme 1971-1975 se fait également dans le cadre des travaux du Bureau de Programmation économique.

Il reste toutefois entendu que c'est le Ministre des Travaux publics qui est seul responsable et du budget qu'il soumet aux Chambres et du programme quinquennal qu'il leur présente.

En résumé, les contacts sont largement suffisants pour lui permettre de prendre ses responsabilités en toute connaissance de cause.

3) Un membre s'est enquis du montant des travaux qui n'ont pas été engagés en raison des tranches conjoncturelles et dont les dossiers d'engagement étaient prêts pour 1970.

Le Ministre a répondu que, par suite de la limitation des crédits en 1969, des dossiers pour quelque 4 178 millions n'ont pu être engagés, en ce non compris les compensations et les revisions.

Ce montant se ventile comme suit :

1) Secteur budgétaire.

a) Budget extraordinaire :

Routes :

Art. 73.12	56 170
------------	--------

Voies hydrauliques :

Art. 14.03	2 200 000
Art. 73.03	553 092 155
Art. 73.05	14 155 178
Art. 73.06	22 185 823
Art. 73.07	108 787 083
Art. 53.01	66 296 482
Art. 63.11	9 000 000

775 716 721

Gebouwen :

Art. 71.01	35 624 581
Art. 72.01	15 389 191
Art. 72.02	156 384 993
Art. 72.03	—
Art. 72.05	2 878 107
Art. 72.06	27 368 992
Art. 72.07	94 770
Art. 81.01	43 888 107

281 628 741

Stedebouw :

Art. 63.01	597 000
Art. 73.10	15 684 316

16 281 316

Totaal buitengewone begroting 1 073 682 948

b) Fonds voor Provinciale Scholen 141 832 843

c) Wegenfondsen :

— autowegen ...	870 307 831
— wegen ...	357 440 060
— leveringen voor signalisatie en openbare verlichting ...	311 772 159

Totaal Wegenfondsen 1 539 520 050

Algemeen totaal budgettaire sector 2 755 035 841

2) Extra-budgettaire sector.

E 5	199 792 189
E 3	391 279 546
Brussel-Rupel	89 000 000
FIN	743 121 000

Totaal extra-budgettaire sector 1 423 192 735

Algemeen totaal 4 178 228 576

4) In het kader van de conjuncturele politiek heeft de Regering een aantal maatregelen genomen om de oververhitting tegen te gaan.

De gevolgen van deze oververhitting laten zich niet gelijkmatig voelen in alle streken van het land. Blijkt dit uit de aanbestedingsuitslagen.

De Minister verklaart dat de prijzen van 1969, vergeleken met deze van 1968, in het algemeen hoger zijn, voornamelijk dan voor de posten die het verwerken van staal omvatten.

In het algemeen nochtans is de verhoging voor de andere posten lager dan 10 %.

Tegelijkertijd kan men vaststellen dat, wat bij voorbeeld de wegenwerken betreft, het gemiddeld aantal offerten, ingediend per aanbesteding, in 1969 een lichtere achteruitgang ondergaan in vergelijking met 1968, namelijk 6,7 tegen 7,3.

De vastgestelde verhogingen der prijzen zijn bijna gelijk voor het gehele land.

5) Verwijzend naar de toespraak van de Minister herinnert een lid eraan dat de stijging van de kosten van openbare werken te wijten zijn aan de duurte van de kapitalen

Bâtiments :

Art. 71.01	35 624 581
Art. 72.01	15 389 191
Art. 72.02	156 384 993
Art. 72.03	—
Art. 72.05	2 878 107
Art. 72.06	27 368 992
Art. 72.07	94 770
Art. 81.01	43 888 107

281 628 741

Urbanisme :

Art. 63.01	597 000
Art. 73.10	15 684 316

16 281 316

Total budget extraordinaire 1 073 682 948

b) Fonds des écoles provinciales 141 832 843

c) Fonds des routes :

— Autoroutes ...	830 307 831
— Routes ...	357 440 060
— Fournitures pour signalisation et éclairage public ...	311 772 159

Total Fonds des Routes 1 539 520 050

Total général secteur budgétaire 2 755 035 841

2) Secteur extra-budgétaire.

E 5	199 792 189
E 3	391 279 546
Bruxelles-Rupel	89 000 000
FIN	743 121 000

Total secteur extra-budgétaire 1 423 192 735

Total général 4 178 228 576

4) Dans le cadre de la politique conjoncturelle, le Gouvernement a pris un certain nombre de mesures en vue de lutter contre la surchauffe. Les conséquences de cette surchauffe n'atteignent pas également toutes les régions du pays. Les résultats des adjudications le montrent-ils ?

Le Ministre a déclaré que les prix de 1969 sont généralement supérieurs à ceux de 1968, principalement pour les postes qui comprennent la mise en œuvre d'acier.

Néanmoins, dans l'ensemble, l'augmentation des autres postes est inférieure à 10 %.

Simultanément, on peut constater qu'en ce qui concerne les travaux routiers, par exemple, le nombre moyen d'offres introduites par adjudication a subi, en 1969, une légère régression par rapport à 1968 : en l'occurrence 6,7 contre 7,3.

Les hausses des prix constatées sont presque les mêmes pour tous le pays.

5) Se référant à l'exposé du Ministre, un membre souligne que l'augmentation des dépenses des travaux publics est due au coût des capitaux ainsi qu'à l'aug-

en de stijging van de kosten van onteigening. In verband met het verkrijgen van de kapitalen vraagt hij of er geen nieuwe financieringsformules zouden kunnen overwogen worden.

De Minister lichtte reeds herhaaldelijk zijn inzichten inzake de financiering der openbare werken toe. Hij had de gelegenheid ze in praktijk te brengen, o.m. door de oprichting van intergemeentelijke verenigingen voor autowegen, die worden gefinancierd door het Gemeentekrediet van België, en door particuliere leningen. Zo werd ook in bijzondere financieringsmethoden voorzien voor de werken aan het kanaal Brussel-Rupel door de N. V. Zeekanaal en Haveninrichtingen Brussel, en voor de werken aan het Albertkanaal door de Dienst der Scheepvaart.

Hij staat open voor alle nieuwe financieringsmethoden voor de overheidsinvesteringen, doch hij kan er zich niet mee verenigen dat die werken door particuliere firma's zouden worden uitgevoerd op grond van onderhandse contracten. Hij meent daarentegen dat de financiering en de uitvoering van de werken duidelijk van elkaar gescheiden moeten zijn. De ondervinding opgedaan bij de bouw van grote gebouwen met onderhandse contracten en met private financiering, heeft geen voldoening gegeven. Hij ziet geen enkele reden om die methode uit te breiden tot de wegen en autowegen.

Aan te stippen valt nog dat het heffen van tol in ons land volstrekt niet in aanmerking komt, gezien het grote aantal toegangswegen dat vereist is ingevolge de bevolkingsdichtheid: het innen van de tol zou overdreven duur uitvallen. Hoe zou trouwens op nieuwe autowegen tol kunnen worden geheven, terwijl de oude vrij toegankelijk blijven voor het verkeer.

Dat betekent niet dat voor de autowegen geen andere financieringsmethoden kunnen worden gevonden die van het tol-idee uitgaan.

6) Een lid is de mening toegedaan dat de toestand in Wallonië qua openbare werken slechter is dan in het Vlaamse land — hij verwijst daarvoor naar recente statistieken van het blad « Combat ».

De Minister verklaart vroeger reeds de gelegenheid te hebben gehad om de statistieken van het blad « Combat » te onderzoeken zonder er ooit enige wezenlijke achterstand bij de investeringen in Wallonië te hebben in ontdekt, integendeel. Wanneer het bevolkingscijfer en de behoeften in aanmerking worden genomen, is er zeker geen enkele betrekkelijke achterstand in de sedert 1965 gedane investeringen.

Hij herinnert eraan dat hij de eerste is die een volmaakt en angstvallig in acht genomen evenwicht tot stand bracht tussen de kredieten voor de wegen en autowegen voor beide landsdelen. Wanneer men bedenkt dat de bedragen voor wegen en autowegen ongeveer de helft uitmaken van de begroting waarvoor hij verantwoordelijk is, dan ziet men dat hier voor Wallonië, een bijzonder grote inspanning wordt gedaan, die nog duidelijker wordt bij vergelijking van de verkeersdichtheid op de wegen in de verschillende landsdelen.

B. — Wegen.

a) Algemene Wegenproblematiek.

Verscheidene leden hebben de aandacht gevestigd op de toestand van ons wegnnet. Meer bepaald hebben zij de Minister om uitleg gevraagd nopens de materialen die in België gebruikt worden voor de wegeaanleg.

* * *

mentation des frais d'expropriation. En ce qui concerne l'obtention des capitaux, il demande si l'on ne pourrait envisager des formules nouvelles de financement.

Le Ministre a déjà exposé, à plusieurs reprises, ses vues en matière de financement des travaux publics. Il a eu l'occasion d'en faire des applications pratiques, notamment par la création des Intercommunales d'autoroutes qui sont financées par le Crédit communal de Belgique, et par des emprunts particuliers. De même, des modes spéciaux de financement ont été prévus pour les travaux du Canal Bruxelles-Rupel, exécutés par la S.A. du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles, et pour ceux du Canal Albert exécutés par l'Office de la Navigation.

Il est ouvert à toutes nouvelles méthodes de financement des investissements publics, mais il ne peut suivre ceux qui voudraient faire réaliser ces travaux par des firmes privées, par la voie de marchés de gré à gré. Il estime, au contraire, qu'il faut séparer nettement le financement et l'exécution des travaux. L'expérience de construction de bâtiments importants par marchés de gré à gré avec financement particulier n'a pas donné satisfaction. Il ne voit aucune raison de l'étendre aux routes et aux autoroutes.

A noter encore que le péage n'est absolument pas indiqué dans notre pays, étant donné le nombre important des accès nécessaires, compte tenu de la densité démographique: le coût de perception serait excessif. On ne voit d'ailleurs pas comment on appliquerait le péage sur des nouvelles autoroutes en laissant les anciennes librement ouvertes à la circulation.

Ceci ne veut pas dire qu'on ne pourrait trouver d'autres modes de financement pour les autoroutes, inspirés du principe du péage.

6) Un membre estime que, dans le domaine des travaux publics, la situation de la Wallonie est pire que celle du pays flamand. Il se réfère à ce sujet aux statistiques récentes publiées par le journal « Combat ».

Le Ministre déclare qu'il a déjà eu l'occasion d'examiner précédemment des statistiques du journal « Combat » et n'a jamais pu y découvrir un retard réel quelconque dans les investissements en Wallonie. Au contraire, si l'on s'en rapporte aux chiffres de la population ou aux besoins, les investissements qui ont été réalisés depuis 1965 n'entraînent certainement aucun retard relatif.

Il rappelle qu'il est le premier à avoir établi un équilibre parfait et scrupuleusement respecté entre les crédits affectés aux routes et aux autoroutes pour les deux régions du pays. Si l'on considère que les montants consacrés aux routes et aux autoroutes constituent environ la moitié du budget dont il est responsable, on s'aperçoit que c'est là un effort particulièrement important en faveur de la Wallonie, effort que l'on peut mieux encore mesurer en examinant les volumes de circulation sur les routes des différentes régions du pays.

B. — Routes.

A. Problèmes généraux.

Plusieurs membres ont attiré l'attention sur l'état de notre réseau routier. Plus particulièrement, ils ont demandé au Ministre des précisions sur les matériaux qui sont utilisés en Belgique pour la construction des routes.

* * *

1) Een lid is de mening toegedaan dat onder druk van een openbare opinie, die snel veel wegen vraagt, het departement ertoe gebracht wordt wegenwerken uit te voeren onder slechte weersomstandigheden. Dit is weinig bevorderlijk voor het bekomen van goede wegdekken.

De Minister verklaart dat met omzendbrief n° 576-38 van 25 juni 1969 klare en duidelijke richtlijnen werden verstrekt aan de diensten met als doel het verbieden van het aanleggen van slijtlagen tussen 15 oktober en 1 maart. Voor de aannemingen waarvoor begin- en einddatum werd vastgelegd, wordt de uitvoeringstermijn van de slijtlaag opgeschort tijdens diezelfde periode.

Die onderrichtingen zijn van toepassing op al de wegenwerken ontworpen of aanbesteed na het verschijnen van de omzendbrief.

Er was ook opgelegd bijakten af te sluiten voor de aan de gang zijnde werken. Het is best mogelijk dat in sommige gevallen de onderhandelingen met de aannemer gestrand zijn op overdreven eisen, daar de omzendbrief ook het verbeteren der slijtlagen oplegde.

Die onderrichtingen, oorspronkelijk alleen bedoeld voor de rijkswegen, zijn sedert 1-1-1970 ook van toepassing op de werken welke door ondergeschikte besturen met staats-tussenkost worden uitgevoerd.

2) Een lid verwondert er zich over dat in Wallonië leisteent gebruikt wordt als onderlaag van de autowegen. Deskundigen zouden beweerd hebben dat een dergelijk procédé niet aan te raden is.

De Minister verklaart dat leisteent van slechte kwaliteit een gebrekkig vulmateriaal kan zijn. Vastgesteld wordt dat gebrande leisteent uitgekend is en dat ook niet gebrande leisteent voldoening geeft wanneer hij niet-leemhoudend is of niet in staat van onbinding verkeert. Leisteent in ontbinding of die veel leem bevat kan echter slechte resultaten geven. Het departement van Openbare Werken poogt zulks te vermijden.

3) Zo men een blik werpt langs beide zijden van de grens, dan blijkt dat de winterschade minder zwaar is in Nederland dan in België, wijl beide landen toch aan een zelfde klimaat onderhevig zijn.

Hoe komt het, vraagt een lid, dat de wegen minder beschadigd werden in Nederland en welke maatregelen overweegt men om deze toestand te verhelpen?

De Minister onderstreept dat de toestand van de wegen, vooral gedurende de winterperiode, niet alleen beïnvloed wordt door het klimaat maar eveneens door de aard van de weg en de belangrijkheid van het verkeer, meer bepaald van het zwaar verkeer.

In België zelf werden wat betreft winterschade reeds aanzienlijke verschillen vastgesteld van de ene streek tot de andere.

Zo blijkt bijvoorbeeld uit de eerste staten die werden opgemaakt, dat de beschadigingen in een verhouding staan van 1 tot 4 voor de provincies Luxemburg en Luik, aangezien de wegen in deze laatste provincie fel geleden hebben onder de winter.

De enige maatregel die echt afdoende is, zou er in bestaan alle wegen een voldoende dikte te geven om de weerstand aan de vorst te verhogen. Dergelijke verwezenlijking kan echter slechts op lange termijn overwogen worden.

Wat het zwaar vervoer betreft dient er aangestipt dat in België een maximum gewicht van 13 ton per as toegelaten wordt, daar waar dit in Nederland beperkt wordt tot 10 ton per as. Welnu de schade veroorzaakt door een 13 ton-

1) Un membre a estimé que, sous la pression de l'opinion publique qui demande l'aménagement rapide de nombreuses routes, le département est amené à exécuter des travaux routiers dans de mauvaises conditions atmosphériques, ce qui ne permet guère d'obtenir de bons revêtements.

Le Ministre a répondu que des directives claires et précises ont été données aux services dans la circulaire n° 576-38 du 25 juin 1969 : la pose de couches d'usure y est interdite entre le 15 octobre et le 1^{er} mars. En ce qui concerne les entreprises pour lesquelles une date initiale et une date finale sont fixées, le délai d'exécution pour la pose de la couche d'usure est suspendu pendant cette même période.

Ces directives sont d'application pour tous les chantiers routiers en projet ou adjugés après la publication de la circulaire.

La conclusion d'actes additionnels pour les travaux en cours y était également imposée. Il est bien possible que dans certains cas, les négociations avec l'entrepreneur aient échoué à cause d'exigences exagérées, étant donné que la circulaire imposait également la réfection des couches d'usure.

Ces directives qui ne visaient initialement que les routes nationales, sont également applicables, depuis le 1^{er} janvier 1970, aux travaux exécutés par les pouvoirs subordonnés avec des subsides de l'Etat.

2) Un membre s'est étonné de ce qu'en Wallonie des schistes soient utilisés pour l'assiette des autoroutes. Des experts auraient déclaré qu'un tel procédé est à déconseiller.

Le Ministre a déclaré qu'il est exact que les schistes de mauvaise qualité peuvent constituer un remblai défectueux. On constate, en effet, que les schistes brûlés sont excellents, que les schistes non brûlés donnent également toute satisfaction lorsqu'ils ne contiennent pas d'argile et ne sont pas en décomposition. Par contre, des schistes en décomposition ou fortement mélangés à l'argile peuvent conduire à des mécomptes. L'Administration des Travaux publics s'attache à les éviter.

3) Un coup d'œil jeté des deux côtés de la frontière nous révèle que les dégâts causés par l'hiver sont moins graves aux Pays-Bas qu'en Belgique, alors que le climat des deux pays est identique.

Un membre a demandé quelle est l'explication de ce que les routes aient été moins endommagées aux Pays-Bas et il s'est enquis des mesures envisagées en vue de remédier à cette situation.

Le Ministre a fait observer que l'état de la voirie pendant la période hivernale n'est pas seulement dû au climat, mais également à la nature de la route et à l'importance de la circulation, plus précisément celle des véhicules lourds.

En Belgique même, des différences considérables entre les régions ont déjà été constatées dans les dégradations causées par l'hiver.

C'est ainsi que d'après les premiers états qui ont été établis, la relation entre les dégâts enregistrés dans les provinces de Luxembourg et de Liège est de 1 à 4, les routes de cette dernière province ayant été fortement endommagées par l'hiver.

La seule mesure réellement efficace consisterait à donner à chaque route une épaisseur suffisante pour renforcer sa résistance à la gelée. Toutefois, une telle réalisation ne peut être envisagée qu'à long terme.

En ce qui concerne les transports lourds, il convient de signaler qu'en Belgique la charge maximum autorisée par essieu est de 13 tonnes, alors qu'aux Pays-Bas elle a été limitée à 10 tonnes par essieu. Or, les dégâts causés par

ner, in voor het overige gelijke omstandigheden, is driemaal groter dan deze teweegebracht door een 10 tonner (dit volgens de resultaten van het Amerikaans Aasho-onderzoek).

* * *

In twee nota's die hiernavolgen wordt verder ingegaan op de oorzaken van de slechte staat van de wegbedekking en de maatregelen die getroffen werden om deze toestand te verbeteren.

Slechte staat van de wegverhardingen.

Herhaaldelijk is erop gewezen hoe moeilijk het is de wegverharding van heel wat wegen in goede staat te houden. Deze toestand is ongetwijfeld verergerd ingevolge de al te schaarse onderhoudswerken die na de oorlog uitgevoerd zijn. Heel wat wegen in ons land zijn echter ook niet gemoderniseerd en de ontoereikende funderingen zijn niet bestand tegen het zeer intensieve verkeer met vaak zware voertuigen.

Niettemin is het zo dat de aan de oude wegen toegebrachte schade evenals de sleet aan de nieuwe wegen heel wat kleiner zouden zijn indien de door onze huidige reglementering toegelaten asbelasting voor de zware voertuigen minder hoog zou liggen.

De bedoelde reglementering die een maximum asbelasting van 13 ton toelaat, is immers een van de minst strenge. Deze norm is vastgesteld naar het voorbeeld van Frankrijk en het Groot-hertogdom Luxemburg, maar in heel wat andere landen, met name in de drie andere landen van de Europese Economische Gemeenschap, Nederland, Duitsland en Italië bedraagt de toegelaten maximum asbelasting 10 ton. De ervaring van die landen op het stuk van het wegvervoer kan niet geloofwaardig worden en het staat eveneens vast dat hun wegverhardingen beter weerstand bieden dan bij ons. De beperking van de toegelaten asbelasting tot 10 ton is ongetwijfeld een van de redenen van die superioriteit.

Uit systematische proefnemingen die in de Verenigde Staten van Amerika op een zeer groot aantal wegen tijdens lange perioden zijn verricht, is gebleken dat de sleet van de wegen in verhouding staat tot de 4^e macht van de toegelaten draagkracht. Met andere woorden, assen die 13 ton dragen, doen de wegen 2,85 maal sneller slijten dan assen waarop 10 ton rust.

Dit probleem behoort tot de bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen die terzake een beslissing dient te nemen. De Minister van Openbare Werken heeft hierover met hem contact opgenomen. Ook met de bevoegde Franse autoriteiten zal contact worden opgenomen. Indien een beperking tot 10 ton wordt opgelegd, zal zulks natuurlijk slechts geleidelijk en met de instemming van al onze buurlanden kunnen geschieden.

Wij mogen echter niet aarzelen om deze maatregel in te voeren. In de Verenigde Staten is zelfs niet 10 ton, maar slechts 8 ton toegelaten.

Het schijnbaar economisch voordeel dat de vervoerondernemers vinden in een zwaardere asbelasting is niet zo belangrijk als wel eens wordt beweerd. De slechte toestand van de wegen die eruit voortvloeit berokkent hen schade. Op het gebied van de concurrentie op Europees vlak geldt dit voordeel alleen voor het vervoer dat niet verder gaat dan de Frans-Belgisch-Luxemburgse zone. Zodra een internationale vervoeronderneming de wegen in Nederland, in Duitsland of in andere Europese landen gebruikt, dient zij zich te beperken tot 10 ton.

l'essieu de 13 tonnes, sont, toutes autres circonstances étant égales, trois fois supérieurs à ceux qui sont causés par l'essieu de 10 tonnes (selon les résultats de l'enquête américaine Aasho).

* * *

Les deux notes ci-après donnent de plus amples détails sur les causes du mauvais état des revêtements et sur les mesures qui ont été prises pour améliorer cet état des choses.

Mauvais état des revêtements routiers.

On a souligné à de multiples reprises les difficultés rencontrées pour maintenir en bon état les revêtements de bon nombre de chaussées. Certes, l'entretien exécuté trop sommairement depuis l'après-guerre a aggravé la situation. De même, bon nombre de nos routes n'ont pas été modernisées et les fondations insuffisantes ne résistent pas au trafic extrêmement dense et souvent pondéreux.

Il n'en reste pas moins que les dégâts causés aux revêtements anciens et l'usure des routes nouvelles seraient beaucoup moindres si la charge admise par essieu pour les véhicules lourds n'était pas aussi élevée que celle actuellement permise par notre réglementation.

Il convient de rappeler en effet que cette réglementation est une des plus libérales et qu'un maximum de 13 T par essieu est admis. Cette valeur a été adoptée à l'instar de ce qui se fait en France et au Grand-Duché de Luxembourg, mais bon nombre d'autres pays, et notamment les trois autres pays de la Communauté Economique Européenne, les Pays-Bas, l'Allemagne et l'Italie, n'acceptent qu'un maximum de 10 T. On ne peut nier la compétence de ces pays dans le domaine du transport routier, et l'on peut également constater combien leurs revêtements résistent mieux que les nôtres. Il n'est pas douteux que la limitation à 10 T de la charge maxima par essieu constitue une des raisons de cette supériorité.

Des essais systématiques exécutés sur un très grand nombre de routes et pendant de longues périodes aux Etats-Unis d'Amérique ont démontré que l'usure des chaussées se faisait proportionnellement à la 4^e puissance de la charge supportée. Autrement dit, des essieux de 13 T détruisent les routes à une cadence 2,85 fois plus rapide que les essieux de 10 T.

Ce problème est de la compétence du Ministre des Communications à qui il incombe de prendre des décisions en ce domaine. Le Ministre des Travaux publics s'est d'ailleurs mis en rapport avec lui à ce sujet. Des contacts seront également pris avec les autorités françaises compétentes. Si une limitation à 10 T devait être imposée, elle ne pourrait évidemment l'être que progressivement et en accord avec tous nos pays voisins.

Nous ne devons cependant pas hésiter à nous lancer dans cette opération. Aux Etats-Unis, ce n'est même pas 10 T, c'est seulement 8 T qui constituent la charge maximum admise.

Le pseudo-avantage économique pour les transporteurs résultant d'un essieu plus chargé n'est pas aussi important qu'on le dit. Le mauvais état des routes qui en résulte leur cause préjudice. De plus, en matière de concurrence sur le plan européen, l'avantage ne vaut que pour des transports qui se limitent à la zone franco-belgo-luxembourgeoise. Dès qu'un transport international doit emprunter des routes des Pays-Bas, de l'Allemagne ou d'autres pays européens, il doit se limiter à 10 T.

Er zij nog opgemerkt dat zelfs indien de Franse regering er niet zou toe besluiten de toegelaten maximumbelasting van 13 op 10 ton te brengen, België dit heel goed alleen zou kunnen doen, daar het er belang bij heeft en zodoende zijn reglementering slechts gelijkvormig zou maken met die van Nederland, Duitsland en Italië.

Er zij opgemerkt dat die zware vrachtwagens tijdens de dooiperiode nog veel meer schade toebrengen. Vroeger had men de gewoonte de dooibarelen te sluiten, hetgeen thans een storm van protest zou ontketen. Hoe wil men echter dat wegen die uit een ander tijdvak dateren en die niet berekend zijn op die zware vervoermiddelen, daartegen bestand zijn, vooral tijdens de dooiperiode. Men doet net alsof men die oude wegen zoveel mogelijk wil stukmaken.

*Maatregelen getroffen
met het oog op de verbetering
van gebitumineerde wegdekken.*

Tijdens de jongste jaren werd al te veel schade vastgesteld op betrekkelijk nieuwe wegen met een gebitumineerde wegverharding.

Die toestand kon noch de Minister van Openbare Werken noch het Bestuur der Wegen onverschillig laten. Dat diende dus zo spoedig mogelijk en op een doelmatige manier te worden verholpen.

I. — *Contactvergaderingen.*

In verband daarmee had de Minister van Openbare Werken in de loop van het eerste semester van 1969 verschillende contactvergaderingen met alle partijen die, als leverancier, als fabrikant of als bestrater, bij het aanbrengen van gebitumineerde wegdekken betrokken zijn.

De volgende instellingen hebben aan die contactvergaderingen deelgenomen :

- het Nationaal Verbond der Wegenbouwers;
- de diverse federaties die de exploitanten van steengroeven en de vertinners groeperen;
- het Inlichtingscentrum van het Bitumen;
- de Belgische Vereniging van teerstokers (Distigoudron);
- het Opzoekingscentrum voor de wegenbouw.

De administratie was vertegenwoordigd door de secretaris-generaal van de Ministerie van Openbare Werken, de directeur-generaal van Bruggen en Wegen, de opperambtenaren van de administratie en afgevaardigden van de Dienst voor de studie en de controle van de onderbouw der wegen.

De eerste vergadering, die werd voorgezeten door de Minister, had tot doel de middelen te onderzoeken die moeten worden aangewend om uitstekende asfaltverhardingen uit te voeren en verandering te brengen in het klimaat van onverschilligheid dat sinds vele jaren heerst bij het uitvoeren van werken, wat heeft meegebracht dat de voorschriften niet zijn nageleefd of omzeild werden.

De middelen die moeten worden aangewend dienen te worden onderzocht uit een administratief zowel als uit een technisch oogpunt. Aan de betrokken industriële is ook gevraagd dat zij maatregelen zouden voorstellen zodat zij verantwoordelijk of medeverantwoordelijk zouden worden bij de uitvoering van de met hun producten uitgevoerde werken.

Notons encore que, même si le Gouvernement français ne se décidait pas à ramener de 13 à 10 T la charge maximale, on pourrait fort bien imaginer que la Belgique le fasse à elle seule, car elle y aurait intérêt et ne ferait que s'aligner avec les Pays-Bas, l'Allemagne et l'Italie.

Il convient de remarquer que ces poids lourds circulant en temps de dégel entraînent des démolitions encore plus considérables. Jadis, il était de tradition de fermer les barrières de dégel, ce qui ferait hurler à présent. Mais comment veut-on que des routes construites à un autre âge et non conçues pour ce trafic lourd lui résistent, notamment en période de dégel ? Tout cela se passe comme si l'on voulait absolument démolir au maximum ces routes anciennes.

*Mesures prises pour améliorer
les revêtements hydrocarbonés.*

Au cours des dernières années, trop de dégâts ont été constatés sur des routes de construction relativement récente et à revêtement hydrocarboné.

Cette situation ne pouvait laisser indifférent ni le Ministre des Travaux publics ni l'Administration des routes. Il convenait donc d'y porter remède dans le plus bref délai et d'une manière efficace.

I. — *Réunions de contact.*

C'est dans ce but que, dans le courant du 1^{er} semestre de 1969, le Ministre des Travaux publics a provoqué plusieurs réunions de contact avec toutes les parties intéressées, soit comme fournisseurs, soit comme fabricants, soit comme poseurs, à la réalisation de revêtements à base de produits hydrocarbonés.

Les organismes ci-après ont participé à ces réunions de contact :

- La Fédération Nationale des Entrepreneurs Routiers.
- Les diverses Fédérations groupant les carrières et les enrobeurs.
- Le Centre d'Information du Bitume.
- L'Association belge des distillateurs de goudron (Distigoudron).
- Le Centre de Recherches Routières.

L'Administration était représentée par le Secrétaire Général du Ministère des Travaux publics, le Directeur général des Ponts et Chaussées, les fonctionnaires généraux de l'Administration et des délégués du Service d'infrastructure des routes.

La première réunion, présidée par le Ministre, était destinée à examiner les moyens à mettre en œuvre pour l'obtention de revêtements noirs de qualité, et à modifier le climat de laisser-aller qui a présidé à l'exécution des entreprises depuis de nombreuses années et qui a conduit à ne pas respecter ce qui était prescrit, ou à le contourner.

Les moyens à mettre en œuvre sont à envisager tant sur le plan technique que sur le plan administratif. Il était également demandé aux industriels intéressés de proposer des mesures de nature à engager leur responsabilité ou leur coresponsabilité dans l'exécution des travaux effectués avec leurs produits.

Op grondslag van die richtlijnen werden de werkzaamheden in de contactvergaderingen voortgezet. In totaal werden 10 vergaderingen gehouden; daaronder waren er vijf plenaire vergaderingen, terwijl er vier gewijd waren aan bijzondere kwesties.

II. — *Conclusies uit die contacten en voornaamste maatregelen waartoe is besloten.*

a) *Op het technisch vlak :*

1. Vereenvoudiging van het aantal types gebitumineerde wegdekken die als bovenlaag en als onderlaag worden gebruikt : 4 in plaats van 13 vroeger.

Deze vereenvoudiging, die geldt voor alle verhardingen welke zowel op de rijkswegen als bij gesubsidieerde werken worden aangebracht, heeft tot doel de vertinningsprocedures meer te industrialiseren en tot meer homogene producten te komen.

2. Verplichting om bij elke levering van materiaal dat moet worden verwerkt in de gebitumineerde verhardingen, een certificaat van herkomst af te leveren waarbij wordt gewaarborgd dat het conform is aan de opgelegde voorschriften.

3. Versterkt toezicht tijdens de vertinningswerken en het aanbrengen van de verhardingslagen.

4. Middelen welke worden voorgeschreven voor het leggen van de voegen (in de lengte en in de breedte) en strengere controle op de afwerking.

5. Strengere criteria a posteriori onder meer voor wat betreft het percentage vacua na verdichting.

Om aan die maatregelen zo spoedig mogelijk een begin van uitvoering te geven, werd op 25 juni 1969 een circulaire ad hoc rondgezonden die van toepassing is niet alleen op de nog niet toegewezen ontwerpen doch ook op de in uitvoering zijnde werken.

Die maatregelen werden ook overgenomen in de wijzigingen bij het lastenkohier type 108 van 1 januari 1970.

b) *Op administratief vlak :*

— Invoering van een onderafdeling C5 voor de erkenning van ondernemers die gebitumineerde wegverhardingen uitvoeren.

Dit strekt ertoe het aanbrengen van gebitumineerde verhardingen uitsluitend aan gespecialiseerde ondernemingen toe te vertrouwen.

— Voorstellen te richten tot de erkenningscommissie om voorlopig de erkenning op te schorten van ondernemers die werken hebben uitgevoerd welke talrijke gebreken vertonen.

Tenslotte dient te worden onderstreept dat in 1969, op initiatief van de Minister van Openbare Werken, een vaste commissie werd ingesteld voor de herziening van lastenkohier type 108 dat van kracht is voor de rijkswegenwerken. Deze commissie, die paritair is samengesteld uit afgevaardigden van de ondernemers en vertegenwoordigers van de administratie, heeft tot taak de contractuele bepalingen bestendig en voortdurend te herzien en bij te wer-

C'est en se basant sur ces directives que se sont poursuivis les travaux au sein des réunions de contact. Au total, il y eu dix réunions dont cinq plénières et quatre consacrées à des questions spécifiques.

II. — *Conclusions de ces contacts et principales mesures décidées.*

a) *Sur le plan technique :*

1. Simplification du nombre de types de revêtements hydrocarbonés utilisés en couche d'usure et en couche inférieure : 4 au lieu de 13 précédemment.

Cette simplification, applicable à tous les revêtements exécutés aussi bien sur les routes de l'Etat que dans le cadre des travaux subsidés, a pour but de permettre une plus grande industrialisation des enrobés et d'obtenir des produits plus homogènes.

2. Obligation, pour toutes les livraisons de matériaux destinés à être incorporés dans les revêtements hydrocarbonés, d'être accompagnées d'un certificat d'origine garantissant leur conformité aux prescriptions imposées.

3. Contrôle renforcé lors de l'enrobage et lors de la pose sur chantier.

4. Moyens imposés pour l'exécution des joints de reprises (longitudinaux et transversaux) et sévérité accrue pour le fini.

5. Critères à posteriori plus sévères, notamment en ce qui concerne le pourcentage de vides obtenu après compactage.

Alin que ces mesures puissent avoir un effet le plus rapidement possible, elles ont fait l'objet d'une circulaire datée du 25 juin 1969, applicable non seulement aux projets non encore adjugés, mais également par voie d'avenant aux entreprises en cours.

Elles ont également été reprises dans les feuilles modificatifs du cahier des charges-type 108 en date du 1^{er} janvier 1970.

b) *Sur le plan administratif :*

— Création d'une sous-catégorie C5 pour l'agrément des entrepreneurs exécutant des revêtements hydrocarbonés routiers.

Celle-ci a pour objet de ne réserver l'exécution de revêtements hydrocarbonés qu'à des entreprises spécialisées.

— Propositions transmises à la Commission d'agrément en vue de suspendre provisoirement l'agrément d'entrepreneurs ayant exécuté des travaux pour lesquels de nombreux manquements ont été relevés.

Enfin, il convient de signaler qu'en 1969 fut créé, à l'initiative du Ministre des Travaux publics, une commission permanente de révision du cahier des charges-type 108, applicable aux travaux routiers de l'Etat. Cette Commission composée paritairement de délégués des entrepreneurs et de représentants de l'Administration, a pour mission de revoir et de mettre au point d'une manière permanente et continue, les clauses contractuelles de manière

ken, teneinde ze aan te passen aan de ontwikkeling van de techniek inzake wegeaanleg. Concreet bestaat het werk van die commissie in de voorbereiding van de wijzigingen die, na te zijn goedgekeurd, in het lastenboek type 108 worden ingevoegd.

4) Op een vraag om inlichtingen over de Nationale Commissie voor vervoer, antwoordt de Minister dat deze Commissie afhangt van de Minister van Verkeerswezen. Hij onderstreept dat de Regering haar verbintenissen dien-aangaande zal naleven. Ten slotte wijst hij erop dat de twee afgevaardigden van het departement van Openbare Werken die in deze Commissie zetelen, thans benoemd zijn.

b) Autowegen.

1) De Minister heeft de Commissie volgende vergelijking verstrekt tussen de werkelijk gedane vastleggingen en de in de goedgekeurde begroting 1969 voorziene kredieten voor de autowegen.

	Verwezenlijkt	Voorzien
	(in miljoenen)	
Autoweg van Wallonië ...	3 910	4 600
Autoweg Brussel-Bergen	1 252	1 380
Autoweg Nijvel-Gosselies	246	550
Autoweg der Ardennen (Intercommunale) ...	604	640
Totaal voor Wallonië ...	6 012	7 170
Autoweg Brussel-Boom-Antwerpen ...	91	80
Autoweg Brussel-Mechelen-Antwerpen ...	1 058	1 370
Autoweg Antwerpen-Nederlandse grens ...	330	330
Autoweg Loppem-Blauwe Toren ...	33	50
Autoweg Jabbeke-Veurne	0	100
Autoweg Brussel-Oostende ...	67	40
Autoweg E 3 (Intercommunale) ...	3 910	4 600
Autoweg E 39 (Intercommunale) ...	512	600
Totaal voor Vlaanderen ...	6 001	7 170
Verscheidene ...	201	100
Autoweg E 5 (Intercommunale) ...	3 400	4 000
Algemeen totaal ...	15 614	18 440

De conjunctuurschijf bedroeg in 1969 15 %, hetzij $18\,440 \times 0,15 = 2\,766$ miljoen F wat op weinig na het verschil is tussen de 1^e kolom en de 2^e.

2) Aansluitend bij wat hij in zijn uiteenzetting verklaarde, verstrekte de Minister een overzicht van het aantal kilometer in gebruik genomen autowegen sedert 1950.

In deze tabel, die hierna volgt, werd tevens een schatting opgenomen voor de periode 1971-1975.

à les adapter à l'évolution de la technique routière. Le travail concret de cette Commission consiste dans la préparation de feuillets modificatifs qui, après approbation, sont insérés dans le cahier des charges-type 108.

4) A un membre qui demande des précisions concernant la Commission nationale des Transports, le Ministre répond que cette commission dépend du Ministre des Communications. Il souligne que le Gouvernement tiendra ses engagements à cet égard. Il précise enfin que les deux délégués du département des Travaux publics, qui siègent dans cette Commission, ont été nommés.

b) Autoroutes.

1) Le Ministre a fourni à la Commission le tableau suivant contenant une comparaison entre les engagements réalisés et les crédits prévus au budget voté de 1969 pour les travaux d'autoroutes.

	(en millions)	
	Réalisés	Prévus
Autoroute de Wallonie ...	3 910	4 600
Autoroute Bruxelles-Mons	1 252	1 380
Autoroute Nivelles-Gosselies ...	246	550
Autoroute des Ardennes (Intercommunale) ...	604	640
Totaux région wallonne ...	6 012	7 170
Autoroute Bruxelles-Boom-Anvers ...	91	80
Autoroute Bruxelles-Malines-Anvers ...	1 058	1 370
Autoroute Anvers-frontière néerlandaise ...	330	330
Autoroute Loppem-Blauwe Toren ...	33	50
Autoroute Jabbeke-Furnes	0	100
Autoroute Bruxelles-Oostende ...	67	40
Autoroute E 3 (Intercommunale) ...	3 910	4 600
Autoroute E 39 (Intercommunale) ...	512	600
Totaux région flamande	6 001	7 170
Divers ...	201	100
Autoroute E 5 (Intercommunale) ...	3 400	4 000
Totaux généraux ...	15 614	18 440

La tranche conjoncturelle s'est élevée en 1969 à 15 %, soit à $18\,440 \times 0,15 = 2\,766$ millions de francs, ce qui représente à peu de chose près la différence entre les totaux des 1^e et 2^e colonnes.

2) Complétant les déclarations qu'il a faites dans son exposé, le Ministre fournit un relevé du nombre des kilomètres d'autoroutes mis en service depuis 1950.

Ce tableau, qui est reproduit ci-après, contient également une évaluation portant sur la période 1971-1975.

A. — Aantal in gebruik genomen kilometers autowegen.

1) Periode 1950-1965.

Jaar	Aantal km
1950	0
1951	13,2
1952	4,6
1953	0
1954	30,3
1955	0
1956	27,9
1957	4,6
1958	0
1959	0
1960	42,4
1961	4
1962	19,3
1963	11,4
1964	87,8
1965	0
	278,5

d.i. 17,4 km/jaar.

2) Periode 1966-1970.

Jaar	Aantal km
1966	6,6
1967	31,1
1968	42,7
1969	33,3
1970 (raming)	95
	208,7

d.i. 41,7 km/jaar.

B. — Raming van het aantal kilometers die in de periode 1971-1975 in gebruik genomen zullen worden.

Jaar	Aantal km
1971	155
1972	235
1973	150
1974	100
1975	100
	740

d.i. 128 km/jaar.

In aansluiting bij deze tabel heeft de Minister lezing gegeven van de kalender der vermoedelijke ingebruikstelling der autowegen (aangegeven in km) onderverdeeld in :

1) een eerste periode van 12 maand van 1 mei 1970 tot 30 april 1971;

2) de periode van 1 mei 1971 tot 30 april 1972.

A. — Nombre de kilomètres d'autoroutes mis en service.

1) Période 1950-1965.

Années	Nbre de km
1950	0
1951	13,2
1952	4,6
1953	0
1954	30,3
1955	0
1956	27,9
1957	4,6
1958	0
1959	0
1960	42,4
1962	19,3
1961	4
1963	11,4
1964	87,8
1965	0
	278,5

soit 17,4 km/an.

2) Période 1966-1970.

Années	Nbre de km
1966	6,6
1967	31,1
1968	42,7
1969	33,3
1970 (prévision)	95
	208,7

soit 41,7 km/an.

B. — Estimation du nombre de kilomètres qui seront mis en service pendant la période 1971-1975.

Années	Nbre de km
1971	155
1972	235
1973	150
1974	100
1975	100
	740

soit 128 km/an.

Le Ministre a complété ce tableau en donnant lecture du calendrier des mises en service probables d'autoroutes (par nombre de kilomètres). Il se subdivise en deux périodes :

1) une première période de douze mois, du 1^{er} mai 1970 au 30 avril 1971;

2) la période allant du 1^{er} mai 1971 au 30 avril 1972.

Indienstnemen van autowegen (lengte in km).

Benaming	Van 1.5.1970 tot 30.4.1971	Van 1.5.1971 tot 30.4.1972	Totaal
E 3	77	98,3	175,3
E 5	3	14	17
Waalse autoweg	8,4	38,9	47,3
E 10 Antwerpen-Breda	0	33	33
E 10 Brussel-Mechelen-Antwerpen	0	30	30
E 10 Brussel-Parijs	12	8,1	20,1
A 54 Nijvel-Gosselies	—	15,2	15,2
E 39	0	17	17
Totaal	100,4	254,5	354,9

3) Een lid wil weten welk het aandeel is van de Europese Investeringsbank in onze investeringen?

Vermits het een probleem blijft steeds nieuwe financieringsmiddelen te vinden, zou er misschien meer beroep kunnen gedaan worden op de E. I. B.

De Minister deelt mede dat de Europese Investeringsbank tussenkomt in de financiering van de volgende autowegen die thans in aanbouw zijn :

a) Brussel-Parijs (vak Houdeng-Franse grens) tot een beloop van 800 miljoen F op een geraamd bedrag van 1 150 miljoen F;

b) Antwerpen-Breda (vak Antwerpen-Nederlandse grens) tot een beloop van 500 miljoen F op een geraamd bedrag van 2 163 miljoen F.

De voornaamste voorwaarden opgelegd voor die leningen zijn te vinden in twee nota's, die hierna volgen.

Zoals uit de inhoud van die nota's blijkt zijn die voorwaarden niet bijzonder voordelig.

Daarenboven komt de Europese Investeringsbank slechts tussen voor ontwerpen waarvan het belang overwegend internationaal is, waarvan de rendabiliteit bewezen is (de bank vraagt het voorleggen van een rendabiliteitsberekening) en waarvoor de nationale financieringsmiddelen ontoereikend zijn.

Onder die voorwaarden, lijkt het niet aangewezen nog voor andere autowegen een beroep te doen op de Europese Investeringsbank.

Autoweg E 10 Brussel-Parijs (Vak Houdeng-Hensies).

Nota van 18 juni 1969 over de financiering door de Europese Investeringsbank.

Door akte, ondertekend op 15 juni 1967, staat de Europese Investeringsbank een lening van 800 miljoen F toe aan het Wegenfonds voor het bouwen van het vak Houdeng-Hensies van de autoweg Brussel-Parijs.

De totale kostprijs van het ontwerp is geraamd op 4 150 miljoen F. De financiering ervan is verzekerd door het Wegenfonds tot een beloop van 3 350 miljoen F en door de Europese Investeringsbank tot een beloop van 800 miljoen F.

De lening wordt volgestort in drie schijven :

400 miljoen F op 1 juli 1967;
250 miljoen F op 1 mei 1968;
150 miljoen F op 15 juni 1971,

Mise en service d'autoroutes (longueur en km).

Dénomination	Du 1.5.1970 au 30.4.1971	Du 1.5.1971 au 30.4.1972	Total
E 3	77	98,3	175,3
E 5	3	14	17
Autoroute de Wallonie	8,4	38,9	47,3
E 10 Anvers-Breda	0	33	33
E 10 Bruxelles-Malines-Anvers	0	30	30
E 10 Bruxelles-Paris	12	8,1	20,1
A 54 Nivelles-Gosselies	—	15,2	15,2
E 39	0	17	17
Total	100,4	254,5	354,9

3) Un membre aimerait connaître la part que la Banque européenne d'Investissement a prise dans nos investissements.

Comme c'est un problème de trouver toujours de nouveaux capitaux, il conviendrait peut-être de faire davantage appel à la B. E. I.

Le Ministre a déclaré que la Banque européenne d'Investissement intervenait dans le financement des autoroutes suivantes dont la construction est en cours :

a) Bruxelles-Paris (section Houdeng-frontière française) à concurrence de 800 millions de francs pour un montant évalué à 1 150 millions.

b) Anvers-Breda (section Anvers-frontière néerlandaise) à concurrence de 500 millions de francs pour un montant évalué à 2 163 millions.

Les principales conditions mises à l'octroi de ces prêts figurent dans deux notes qui sont reproduites ci-après.

Comme le montre le contenu de ces notes, ces conditions ne sont pas particulièrement favorables.

En outre, la Banque européenne d'Investissement n'intervient que pour des projets dont l'intérêt est surtout international et dont la rentabilité est prouvée (la banque demande qu'un calcul de rentabilité lui soit soumis) et pour lesquels les capitaux nationaux sont insuffisants.

Dans ces conditions, il ne semble guère indiqué de faire encore appel à la Banque européenne d'Investissement pour la construction d'autres autoroutes.

*Autoroute E 10 : Bruxelles-Paris
(section Houdeng-Hensies).*

Note du 18 juin 1969 relative au financement par la Banque européenne d'Investissement.

Par acte signé le 15 juin 1967, la Banque européenne d'Investissement accorde un prêt de 800 millions de F au Fonds des Routes, en vue de la construction de la section Houdeng-Hensies de l'autoroute Bruxelles-Paris.

Le coût total du projet est estimé à 4 150 millions de F. Son financement est assuré par le Fonds des Routes à concurrence de 3 350 millions de F et par la Banque européenne d'Investissement à concurrence de 800 millions de F.

Le prêt est libéré en trois tranches :

400 millions de F au 1^{er} juillet 1967;
250 millions de F au 1^{er} mai 1968;
150 millions de F au 15 juin 1971,

voorzover het Wegenfonds verantwoordt dat het uitvoeringsprogramma, gevoegd bij het contract, geëerbiedigd wordt.

Daarenboven moet het Wegenfonds voor de tweede schijf verantwoorden dat zijn samengestelde geldmiddelen (lening inbegrepen) ten minste het bedrag van 3 150 miljoen F bereiken en dat het betalingen heeft gedaan voor ten minste 1 200 miljoen F.

Voor de derde schijf zijn die voorwaarden respectievelijk gebracht op 3 800 miljoen F en 3 300 miljoen F.

In geval van vermindering van de kostprijs van het ontwerp, kan de lening evenredig worden verminderd. Ze wordt niet verhoogd in geval van overschrijding der raming.

Vanaf 15 juni 1972 kan de Europese Investeringsbank de nog niet gestorte kredieten annuleren.

Andere annuleringsmogelijkheden zijn voorzien zowel van de zijde van de Europese Investeringsbank, als van de zijde van het Wegenfonds.

De lening wordt gestort en terugbetaald in vreemde munt, gekozen door de Europese Investeringsbank. De instrestvoet bedraagt 7 pct. per jaar.

De terugbetalingen geschieden alle zes maand vanaf 15 december 1972. Rekening houdend met de intresten zal de jaarlijkse last ongeveer 87 miljoen F bedragen van 1973 tot 1987.

Modaliteiten voor vervroegde terugbetaling zijn voorzien.

Het Wegenfonds verbindt er zich toe :

1. Het bedrag van de lening slechts te benutten voor het betrokken ontwerp.
2. De autoweg in dienst te stellen tegen 31 december 1972.
3. Het ontwerp prioritair te financieren.
4. Beroep te doen op de internationale mededinging in al de mate van het mogelijke.
5. De werken behoorlijk te onderhouden.

Het Wegenfonds moet zich onderwerpen aan alle controles, gevraagd door de Europese Investeringsbank en aan deze instelling alle gewenste inlichtingen verstrekken.

Autoweg E 10 — Vak Antwerpen-Breda (Belgisch vak).

Nota van 19 juni 1969 over de financiering door de Europese Investeringsbank.

Door akte ondertekend op 9 december 1968, staat de Europese Investeringsbank een lening van 500 miljoen F toe aan het Wegenfonds voor het bouwen van het Belgisch vak van de autoweg Antwerpen-Breda.

De totale kostprijs van het ontwerp is geraamd op 2 163 miljoen F. De financiering ervan is verzekerd door het Wegenfonds tot een bedrag van 1 663 miljoen F en door de Europese Investeringsbank tot een bedrag van 500 miljoen F.

De lening wordt volgestort in drie schijven :

- 150 miljoen F op 1 juni 1969;
- 250 miljoen F op 1 juni 1970;
- 100 miljoen F op 1 juni 1971,

voorzover het wegenfonds verantwoordt dat het uitvoeringsprogramma, gevoegd bij het contract, geëerbiedigd wordt.

Daarenboven moet het Wegenfonds voor de derde schijf verantwoorden dat zijn samengestelde geldmiddelen (lening

pour autant que le Fonds des Routes justifie que le programme d'exécution, annexé au contrat, est respecté.

En outre, pour la deuxième tranche, le Fonds des Routes doit justifier que le total de ses ressources financières (prêt inclus) atteint au moins le montant de 3 150 millions de F et qu'il a procédé à des paiements pour 1 200 millions de F au moins.

Pour la troisième tranche, ces conditions sont portées respectivement à 3 800 millions de F et 3 300 millions de F.

En cas de diminution du coût du projet, le prêt peut être réduit en proportion. Il n'est pas majoré en cas de dépassement de l'estimation.

A partir du 15 juin 1972, la Banque européenne d'Investissement pourra annuler les crédits qui n'auront pas encore été versés.

D'autres possibilités d'annulation sont prévues, tant dans le chef de la Banque européenne d'Investissement que dans celui du Fonds des Routes.

Le prêt est versé et remboursé en monnaie étrangère, choisie par la Banque européenne d'Investissement. Le taux d'intérêt est de 7 % l'an.

Les remboursements se font tous les six mois à partir du 15 décembre 1972. Compte tenu des intérêts, la charge annuelle atteindra quelque 87 millions de F de 1973 à 1987.

Des modalités de remboursement anticipé sont prévues.

Le Fonds des Routes s'engage :

1. à n'utiliser le montant du prêt que pour le projet visé;
2. à mettre l'autoroute en service pour le 31 décembre 1972;
3. à financer le projet par priorité;
4. à faire appel à la concurrence internationale dans toute la mesure du possible;
5. à entretenir convenablement les travaux.

Le Fonds des routes est tenu de se soumettre à tous les contrôles demandés par la Banque européenne d'Investissement et de fournir à cet organisme tous renseignements souhaités.

Autoroute E 10, section Anvers-Breda (section belge).

Note du 19 juin 1969 relative au financement par la Banque européenne d'Investissement.

Par acte signé le 9 décembre 1968, la Banque européenne d'investissement accorde un prêt de 500 millions de francs au Fonds des Routes en vue de la construction de la section belge de l'autoroute Anvers-Breda.

Le coût total du projet est estimé à 2 163 millions de francs. Son financement est assuré par le Fonds des Routes à concurrence de 1 663 millions de francs et par la Banque européenne d'Investissement à concurrence de 500 millions de francs.

Le prêt est libéré en trois tranches :

- 150 millions de francs au 1^{er} juin 1969;
- 250 millions de francs au 1^{er} juin 1970;
- 100 millions de francs au 1^{er} juin 1971,

pour autant que le Fonds des Routes justifie que le programme d'exécution, annexé au contrat, est respecté.

En outre, pour la troisième tranche, le Fonds des Routes doit justifier que le total de ses ressources financières (prêt

inbegrepen) tenminste het bedrag van 2 163 miljoen F bereiken en dat het betalingen heeft gedaan voor ten minste 625 miljoen F.

In geval van vermindering van de kostprijs van het ontwerp, kan de lening evenredig worden verminderd. Ze wordt niet verhoogd in geval van overschrijding der raming.

Vanaf 31 maart 1974 kan de Europese Investeringsbank de nog niet gestorte kredieten annuleren. Andere annuleringsmogelijkheden zijn voorzien, zowel van de zijde van de Europese Investeringsbank als van de zijde van het Wegenfonds.

De lening wordt gestort en terugbetaald in vreemde munt, gekozen door de Europese Investeringsbank. De interestvoet bedraagt 6 $\frac{1}{8}$ % per jaar.

De terugbetalingen geschieden alle zes maand, vanaf 1 juni 1974. Rekening houdend met de interesten zal de jaarlijkse last ongeveer 54 miljoen F bedragen van 1974 tot 1988.

Het Wegenfonds verbindt er zich toe :

1. Het bedrag van de lening slechts te benutten voor het betrokken ontwerp.
2. De autoweg in dienst te stellen tegen 31 december 1973.
3. Het ontwerp prioritair te financieren.
4. Beroep te doen op de internationale mededinging in al de mate van het mogelijke.
5. De werken behoorlijk te onderhouden.

Het Wegenfonds moet zich bovendien onderwerpen aan alle controles, gevraagd door de Europese Investeringsbank en aan deze instelling alle gewenste inlichtingen verstrekken.

4) Een lid vraagt of de autoweg van Brussel naar de kust, waarvan de verkeersdichtheid op bepaalde periodes aanzienlijk is, zal ontdubbeld worden door wegen die Brussel met de Westkust en de Oostkust zouden verbinden.

De Minister signaleert dat deze ontdubbeling voorzien is. Enerzijds zou een autoweg Brussel, via Dendermonde en Zelzate, met de Oostkust verbinden. De zuidelijke ontdubbeling anderzijds zou over Lessines gaan met een aftakking Doornik, Kortrijk, Ieper en een aftakking Oudenaarde, Ronse, Veurne.

De Minister vestigt er evenwel de aandacht op dat bovenvermelde verbindingen niet alle zijn opgenomen in het vijfjarenplan 1971-1975.

5) Een lid wil weten wat er voorzien is voor de voortzetting van de werken aan de verbinding Antwerpen-Zee-kust.

De Minister verklaart dat de uitgave 1971-1975 van het vijfjarenplan alle kredieten bevat voor het aanleggen van het vak tussen Kemzeke en Zelzate van deze autoweg.

Voor het vak Zelzate-Zee-kust, dat deel uitmaakt van de autosnelweg Brussel-Calais, konden nog geen kredieten voorzien worden.

6) Hierbij aansluitend vraagt een ander lid waarom de kredieten voor de aanleg van de weg Antwerpen-Zee-kust niet in de begroting werden opgenomen hoewel zij voorkomen in het vijfjarenplan.

De Minister antwoordt dat, ingevolge de cumulatie van de beperkende maatregelen op de kredieten van de opeenvolgende begrotingsjaren, hij wel genoodzaakt geweest is in 1970 een keuze te doen tussen de op het getouw staande ontwerpen. Hoewel hij de noodzaak en het nut van de weg Antwerpen-Oostkust niet betwijfelt heeft hij er toe moeten besluiten de voortzetting der werken voor één jaar te verdragen.

inclus) atteint au moins le montant de 2 163 millions de francs et qu'il a procédé à des paiements pour 625 millions de francs au moins.

En cas de diminution du coût du projet, le prêt peut être réduit en proportion. Il n'est pas majoré en cas de dépassement de l'estimation.

A partir du 31 mars 1974, la Banque européenne d'Investissement peut annuler les crédits qui n'ont pas encore été versés. D'autres possibilités d'annulation sont prévues tant dans le chef de la Banque européenne d'Investissement que dans celui du Fonds des Routes.

Le prêt est versé et remboursé en monnaie étrangère, choisie par la Banque européenne d'Investissement. Le taux d'intérêt est de 6 $\frac{1}{8}$ % l'an.

Les remboursements se font tous les six mois à partir du 1^{er} juin 1974. Compte tenu des intérêts, la charge annuelle atteindra quelque 54 millions de francs de 1974 à 1988.

Le Fonds des Routes s'engage :

1. à n'utiliser le montant du prêt que pour le projet visé;
2. à mettre l'autoroute en service pour le 31 décembre 1973;
3. à financer le projet en priorité;
4. à faire appel à la concurrence internationale dans toute la mesure du possible;
5. à entretenir convenablement les travaux.

Le Fonds des Routes est tenu en outre de se soumettre à tous les contrôles demandés par la Banque européenne d'investissement et de fournir à cet organisme tous renseignements souhaités.

4) Un membre demande si l'autoroute reliant Bruxelles à la côte, qui enregistre à certaines périodes un trafic très dense, sera dédoublée par des voies qui relieront Bruxelles à la côte occidentale et à la côte orientale.

Le Ministre signale que ce dédoublement est prévu. Il y aurait, d'une part, une autoroute qui relierait Bruxelles à la côte orientale par Termonde et Zelzate, et, d'autre part, une deuxième autoroute irait pas Lessines avec un embranchement à Tournai, Courtrai, Ypres et un embranchement à Audenaarde, Renaix, Furnes.

Le Ministre attire aussi l'attention sur le fait que ces liaisons ne sont pas toutes reprises dans le plan quinquennal 1971-1975.

5) Un membre aimerait savoir ce qui est prévu pour la poursuite des travaux à la liaison Anvers-côte.

Le Ministre répond que l'édition 1971-1975 du plan quinquennal comporte tous les crédits pour le tronçon Kemzeke-Zelzate de cette autoroute.

Pour le tronçon Zelzate-côte, qui fait partie de l'autoroute Bruxelles-Calais, il n'a pas été possible de prévoir des crédits.

6) Poursuivant sur ce sujet, un autre membre demande pourquoi les crédits pour la construction de la liaison Anvers-côte n'ont pas été repris au budget, bien que figurant au plan quinquennal.

Le Ministre répond que par suite de l'accumulation des mesures de restriction des crédits au cours des exercices budgétaires successifs, il s'est vu forcé de procéder en 1970 à un choix entre les projets en chantier. Bien qu'il ne conteste pas la nécessité et l'utilité de cette liaison Anvers-côte orientale, il a dû décider de différer d'un an la poursuite des travaux.

7) Een lid vraagt of er reeds onderhandelingen gevoerd werden met Frankrijk om de Waalse autoweg te laten aansluiten bij het Franse autowegennet.

De Minister antwoordt dat sedert vier jaar geregeld contact bestaat met de Franse autoriteiten om te gepasten tijde de Franse autowegen en de Waalse autoweg enerzijds en de autoweg E 3 en de autoweg Brussel-Parijs anderzijds op elkaar aan te sluiten. Reeds in 1966 was hij met die contacten begonnen en werd hem de gevraagde verzekering gegeven. Tweemaal reeds heeft hij zijn Franse ambtgenoot aan die beloften herinnerd.

Op 4 mei j.l. had een nieuwe bijeenkomst van de betrokken ministers plaats. De heer Chalandon, Frans Minister voor de Uitrusting en de Huisvesting heeft immers een uitnodiging aanvaard om een ganse dag te wijden aan een werkvergadering voor een nieuwe timing van de werken op Frans en op Belgisch grondgebied aan beide zijden van de grens. De Minister heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om aan te dringen op de realisatie van de drie voormelde autowegaansluitingen.

8) Er wordt gevraagd hoever het staat met de aanleg van de autoweg tussen Gosselies en Nijvel.

De Minister antwoordt dat niet alle voor 1969 geplande aanbestedingen konden worden gehouden wegens het bestaan van een conjuncturele tranche. Maar dank zij de op de begroting voor 1970 uitgetrokken kredieten zullen de overblijvende aanbestedingen kunnen worden gehouden, voor zover de bedoelde kredieten volledig zullen kunnen worden gebruikt. Doch indien de conjuncturele tranche gehandhaafd blijft, zal dit programma worden besnoeid. Er zij voorts op gewezen dat er voor het ogenblik slechts één rijweg gepland is; de tweede rijweg komt tijdens de volgende dienstjaren aan de beurt.

9) Men legt het vak Rumst-Kontich aan van de A 1 autoweg Brussel-Mechelen-Antwerpen, d.w.z. dat het tracé van deze weg gekend is.

Een lid vraagt of dit tracé niet medegedeeld kan worden teneinde zekerheid te hebben i.v.m. de onteigeningen.

De Minister wijst erop dat het tracé tussen Kontich en Antwerpen definitief vastligt en in detail te zien is op het plan Z.35.119 (schaal 1/15.000) van de Dienst der Autowegen.

De onteigeningen zijn begonnen en de studie van de uitvoeringsplannen en het opmaken van het bestek zijn al vervolgd.

10) Een lid betreurt de zorgeloosheid van bepaalde aannemers bij de uitvoering van de grondwerken van de E 3 autoweg. Hierdoor wordt er grote verstoring veroorzaakt aan de waterbeheersing van de aanpalende gronden.

De slachtoffers hebben geen vat op de Intercommunale E 3 en staan machteloos tegenover grote aannemingsbedrijven. Kan het Departement hier niet optreden?

De Minister verklaart op de hoogte te zijn van de moeilijkheden die zich voordoen in verband met de werken aan de autosnelweg E 3 in het Waasland en in de Kempen.

Hij is dan ook tussengekomen bij de Intercommunale E 3, ten einde alle maatregelen te nemen om aan de gewraakte toestand ten spoedigste een einde te stellen.

11) Een lid vraagt of het tracé van de Grote Ring rond Antwerpen vastligt. Tevens wil hij weten wanneer een aanvang zal gemaakt worden met de werken.

Antwoord van de Minister :

Het tracé van de Grote Ring van Antwerpen werd vastgelegd bij koninklijk besluit van 24 december 1958 wat de

7) Un membre demande si des négociations ont été menées avec la France afin d'opérer une liaison de l'autoroute de Wallonie avec le réseau d'autoroutes françaises.

Le Ministre déclare que les contacts ont été poursuivis régulièrement depuis quatre ans avec les autorités françaises, en vue d'assurer, en temps voulu, les liaisons entre les autoroutes françaises et l'autoroute de Wallonie, l'autoroute E 3 et l'autoroute Bruxelles-Paris. Dès 1966, il avait pris des contacts à ce sujet et obtenu des assurances. A deux reprises, il a rappelé à son collègue français les promesses qui avaient été faites.

Une nouvelle réunion au niveau ministériel a eu lieu le 4 mai. M. Chalandon, Ministre français de l'Équipement, et du Logement a, en effet, bien voulu accepter de nous rendre visite et de consacrer toute une journée à une séance de travail qui permettrait de remettre à jour le calendrier des réalisations françaises et belges de part et d'autre de la frontière. A cette occasion, le Ministre a insisté pour que les trois liaisons autoroutières précitées soient réellement assurées.

8) Un membre désire savoir où en est la réalisation de la liaison Gosselies-Nivelles par autoroute.

Le Ministre précise que toutes les adjudications qui étaient prévues en 1969 n'ont pas pu être entièrement passées, compte tenu de la tranche conjoncturelle. Mais les crédits prévus au budget de 1970 permettront, dans la mesure où ils pourront être utilisés complètement, de lancer le reste des adjudications. Bien entendu, si la tranche conjoncturelle subsiste, ce programme sera amputé. Il faut encore noter que la réalisation immédiate ne comporte qu'une seule chaussée, tandis que la seconde chaussée sera programmée au cours des prochains exercices.

9) L'on construit le tronçon Rumst-Kontich de l'autoroute A 1 Bruxelles-Malines-Anvers, c'est-à-dire que le tracé de cette route est connu.

Un membre demande si ce tracé ne peut pas être communiqué afin d'avoir des certitudes en ce qui concerne les expropriations.

Le Ministre signale que le tracé entre Kontich et Anvers est définitivement fixé et peut être consulté en détail sur le plan Z. 35.119 (échelle 1/15.000^e) du Service des Autoroutes.

Les expropriations ont commencé et l'étude des plans d'exécution ainsi que l'élaboration du cahier des charges sont déjà bien avancées.

10) Un membre regrette le peu de souci marqué par certains entrepreneurs lors de l'exécution des travaux de terrassement de l'autoroute E 3. Il en résulte un bouleversement important du régime des eaux des terrains avoisinants.

Les victimes n'ont aucune prise sur l'Intercommunale E 3 et sont impuissantes à l'égard des grandes entreprises. Le Département ne peut-il agir en cette matière?

Le Ministre déclare être au courant des difficultés qui se produisent à la suite des travaux de l'autoroute E 3 au pays de Waas et en Campine.

Aussi est-il intervenu auprès de l'Intercommunale E 3 afin qu'elle prenne toutes les mesures qui s'imposent pour mettre fin le plus rapidement possible à la situation dénoncée.

11) Un membre demande si le tracé de la grande ceinture d'Anvers est fixé. Il aimerait aussi savoir quand commenceront les travaux.

Réponse du Ministre :

Le tracé de la grande ceinture d'Anvers a été fixé par un arrêté royal du 24 décembre 1958 en ce qui concerne la

rechteroever van de Schelde betreft vanaf Hemiksem tot Ekeren (verkeersuitwisselaar met de E-10 autoweg). Wat het verder verloop naar en op de Linkeroever betreft, bestaat er een nog niet goedgekeurd ontwerp van tracé dat nog voor aanpassingen vatbaar is in verband met de plannen voor de industriële en portuaire ontwikkeling aldaar.

Alhoewel er reeds een paar vervroegde gelegenheids-ontelingen verwezenlijkt of aan de gang zijn op de Rechteroever in de zuidelijke sector is het nog te vroeg om reeds onmiddellijk tot verdere ontelingen over te gaan, daar de uitvoering der werken in het ontwerp van vijfjarenplan 1971-1975 pas voor 1974-1975 wordt voorzien.

Er moet immers rekening worden gehouden met de grote verkeerscapaciteit van de Kleine Ring en de E 3-Scheldetunnel, die de onmiddellijke toekomst veilig stelt voor het doorgaand verkeer rond Antwerpen.

12) In antwoord op een vraag om inlichtingen over de uitvoering van de ring rond Brussel antwoordt de Minister dat de ontelingen zowel op het noordelijk vak als op het westelijk vak aan de gang zijn. De vastleggingen voor 1969 hebben evenwel niet het bedrag van de uitgetrokken kredieten bereikt met name wegens de toepassing van de conjuncturele tranche. Doch de nodige maatregelen werden getroffen opdat de uitvoering van de ontelingen, de werken niet zou vertragen. Wat deze laatste betreft zullen de voor 1970 en 1971 uitgetrokken kredieten de uitvoering van het gehele westelijk vak tussen Strombeek-Bever en Drogenbos mogelijk maken, inclusief bekleding en afwerking. Voor de afwerking van het noordelijk vak daarentegen zullen de vereiste kredieten moeten worden gespreid tot in 1972. Er zij echter op gewezen dat de afwerking van dit vak minder dringend is, daar het verkeer rond de agglomeratie in de richting Noord-Zuid zal kunnen worden omgeleid, in het Westen via de autoweg Bergen-Brussel, de westelijke ring en de autoweg Brussel-Boom-Antwerpen en in het Oosten vanaf weg n° 5 via de geplande omleiding rond Waterloo, de weg St-Jansberg-Tervuren, die reeds aangelegd is, en het vak Tervuren-Diegem van de ring die door de Intercommunale E 5 zal worden aangelegd.

13) Een lid wil weten hoever het staat met de voltooiing van de Ring te Aalst? Voor het noordelijk vak met de spooroverbrugging, zijn de ontelingen gedaan en de eerste werken zijn nochtans pas voorzien tussen 1972 en 1975.

Hij vraagt of deze verwezenlijking niet kan bespoedigd worden.

Antwoord van de Minister :

De uitvoering van de Ring van Aalst was inderdaad in het zesjarenplan 1970-1975 ingeschreven met volgende kredietvoorzieningen :

1972	...	...	100 miljoen F (1 ^e faze);
1973	...	...	100 miljoen F (2 ^e faze);
1974	...	...	50 miljoen F (3 ^e faze).

De ontelingen voor het noordelijk vak zijn verwezenlijkt en de ontwerpen voor de eerste en 2^e faze liggen klaar.

Bij de opmaak van het vijfjarenplan 1971-1975 wordt er naar gestreefd de hiervoor vermelde eerste schijf te vervroegen tot 1971.

14) Een lid vestigt de aandacht op de noodzakelijkheid om de verbinding Pecq-Armentières zo spoedig mogelijk tot stand te brengen. Hij herinnert eraan dat deze weg de streek van Moeskroen en Komen met Wallonië en met Noord-Frankrijk verbindt. Hij vraagt hoe ver het met de desbetreffende werken staat.

rive droite de l'Escaut, de Hemiksem à Ekeren (échangeur de trafic avec l'autoroute E 10). Pour ce qui concerne le prolongement sur la rive gauche, il existe un projet de tracé qui n'est pas encore approuvé et qui peut subir des modifications eu égard aux plans de développement industriel et portuaire dans cette région.

Bien que l'on ait déjà procédé ou que l'on soit en train de procéder à quelques expropriations occasionnelles anticipées sur la rive droite dans le secteur sud, il est trop tôt pour continuer les expropriations étant donné que la réalisation des travaux n'est prévue que pour 1974-1975 par le projet de plan quinquennal 1971-1975.

Il faut en effet tenir compte de l'importante capacité d'absorption du trafic de la petite ceinture et du tunnel E 3 sous l'Escaut, ce qui constitue une garantie pour l'avenir immédiat pour le trafic de transit autour d'Anvers.

12) En réponse à un membre qui demande des renseignements concernant la réalisation de la ceinture de Bruxelles, le Ministre déclare que les expropriations sont en cours, tant sur le tronçon Nord que sur le tronçon Ouest. Toutefois, les engagements de 1969 n'ont pas atteint le montant des crédits prévus, compte tenu notamment de l'application de la tranche conjoncturelle. Mais les mesures sont prises pour que la réalisation des expropriations ne retarde pas les travaux. Quant à ceux-ci, les crédits de 1970 et 1971 permettront de lancer l'entière du tronçon Ouest entre Strombeek-Bever et Drogenbos, y compris les revêtements et les parachèvements. Les crédits nécessaires à l'achèvement du tronçon Nord devront au contraire être étalés jusqu'en 1972. Il convient de noter toutefois que ce tronçon est moins urgent, puisque le contournement de l'agglomération dans le sens Nord-Sud pourra se faire tant à l'Ouest par l'autoroute Mons-Bruxelles, la ceinture Ouest et l'autoroute Bruxelles-Boom-Anvers que par l'Est à partir de la route n° 5 par le contournement de Waterloo, prévu au programme, la route Mont-St-Jean-Tervuren, déjà réalisée, et le tronçon Tervuren-Diegem de la ceinture qui sera réalisé par l'Intercommunale E 5.

13) Un membre aimerait savoir où en sont les travaux de la ceinture à Alost. Pour le tronçon Nord comprenant le passage du chemin de fer, les expropriations ont été effectuées, les premiers travaux n'étant toutefois prévus qu'entre 1972 et 1975.

Il demande si cette réalisation ne pourrait pas être accélérée.

Réponse du Ministre :

La réalisation de la ceinture d'Alost était, en effet, prévue au plan sexennal 1970-1975, à concurrence des crédits suivants :

1972	...	...	100 millions de F (1 ^e phase);
1973	...	...	100 millions de F (2 ^e phase);
1974	...	...	50 millions de F (3 ^e phase).

Les expropriations pour le secteur Nord sont réalisées et les projets sont prêts pour la première et la deuxième phase.

Lors de l'élaboration du plan quinquennal 1971-1975, on essaiera d'avancer la première tranche à 1971.

14) Un membre attire l'attention sur la nécessité de réaliser le plus vite possible la liaison Pecq-Armentières. Il rappelle que cette route assure la jonction de la région de Mouscron-Comines avec la Wallonie et le Nord de la France. Il demande où on en est avec la réalisation ?

De Minister verklaart dat men aan de in uitzicht gestelde verbinding tussen Pecq en Geluwe via een weg die langs de Franse grens loopt, heeft verzaakt.

De autowegen Brussel-Doornik en Brussel-Kortrijk zullen immers vertakkingen hebben waardoor Doornik en Kortrijk rechtstreeks worden verbonden. Zowel uit een economisch als uit een technisch oogpunt is het niet geoorloofd dat op een zo korte afstand van elkaar twee parallelle snelwegen worden aangelegd die dezelfde gewesten zullen bedienen.

Hij wijst er voorts op dat het vijfjarenplan het tijdschema van de aanleg van die autowegen bepaalt. Vanaf 1971 is voorzien in kredieten om tot de nodige onteigeningen over te gaan.

c) Gewone rijkswegen.

1) Een lid doet opmerken dat in veel gevallen op de gemeentewegen allerlei leidingen en kanalisaties moeten verplaatst worden ingevolge wegenbouwwerken. Deze onkosten zijn praktisch altijd ten laste van de eigenaars der leidingen, in casu de gemeenten. Deze gemeenten hebben echter niet de nodige kredieten voorzien voor deze verplaatsingskosten.

De Minister doet opmerken dat vanuit wettelijk oogpunt de verplaatsingen en wijzigingen van de installaties van openbare nutsbedrijven ten behoeve van openbare werken, ten laste vallen van de eigenaars dezer installaties. Hij heeft evenwel beslist tot een beloop van 65 % te zullen tegemoetkomen in de kosten die voortvloeien uit de voorgeschreven verplaatsing van gas-, electriciteits- en rioolinstallaties. Ten aanzien van de wegenbouwwerken moet die tegemoetkoming worden beschouwd als een voorfinanciering door het Wegenfonds of door de Intercommunale Verenigingen, voor rekening van het Rijk. Het Wegenfonds en de Intercommunale Verenigingen schieten dus voor in de plaats van het Rijk. Uiteindelijk zal de last dus gedragen worden door het Rijk.

Deze maatregel die als een gunst en niet als een verplichting te beschouwen is, mag enkel verleend worden wanneer de verplaatsingskosten ten laste vallen van de provinciën, de gemeenten en de verenigingen van gemeenten die hetzij enkel uit publiekrechtelijke personen, hetzij uit publiek- en privaatrechtelijke personen bestaan. In laatstgenoemd geval wordt de tegemoetkoming slechts verleend onder voorwaarde dat de gemengde intercommunale vereniging zich ertoe verbindt, het bedrag toe te wijzen aan de van de vereniging deel uitmakende publiekrechtelijke personen.

Wanneer de gemeente weigert de verplaatsing of wijziging uit te voeren en er door het bestuur tot ambtshalve maatregelen dient overgegaan te worden zal iedere tegemoetkoming wegvallen.

Deze gunstmaatregel geldt niet voor de verplaatsing van watervoorzieningsinstallaties, waarvoor het Ministerie van Volksgezondheid zelf tegemoetkomingen zal voorzien.

Deze voorlopige maatregelen werden genomen ten gunste van zekere publiekrechtelijke personen in afwachting dat, deze tegemoetkoming zou bekrachtigd worden in het kader van het Regentsbesluit van 2 juli 1949.

2) Hierbij aansluitend vestigt een lid de aandacht op de schade die veroorzaakt wordt aan de gemeentewegen ingevolge omleidingen die noodzakelijk zijn wegens de uitvoering van werken aan rijkswegen.

Hij wil weten of het Ministerie van Openbare Werken niet kan instaan voor de herstelling van deze wegen?

Le Ministre a déclaré que la liaison prévue entre Pecq et Geluwe par un itinéraire longeant la frontière française a été abandonnée.

En effet, les autoroutes Bruxelles-Tournai et Bruxelles-Courtrai comporteront des antennes qui mettront Tournai et Courtrai en liaison directe. Il n'est pas permis, ni économiquement, ni techniquement, de réaliser deux routes rapides parallèles à si peu de distance pour desservir les mêmes régions.

Par ailleurs, il a signalé que le plan quinquennal fixe le calendrier des travaux de construction de ces autoroutes. Des crédits sont prévus dès 1971 en vue de procéder aux expropriations nécessaires.

c) Routes ordinaires de l'Etat.

1) Un membre a fait remarquer que dans de nombreux cas il faut procéder, sur les routes communales, à des déplacements de conduites et de canalisations diverses par suite de travaux routiers. Les frais sont pratiquement toujours à la charge des propriétaires, en l'occurrence les communes. Ces communes n'ont toutefois pas prévu les crédits nécessaires pour ces frais de déplacement.

Le Ministre a déclaré que les déplacements et les modifications des installations des entreprises d'utilité publique au bénéfice de travaux publics sont légalement à charge des propriétaires de ces installations. Il a cependant décidé d'intervenir à concurrence de 65 % dans les frais résultant du déplacement prescrit des installations de gaz, d'électricité et d'égout. En ce qui concerne les travaux routiers, cette intervention doit être considérée comme un préfinancement par le Fonds des Routes ou par les Intercommunales, pour le compte de l'Etat. Le Fonds des Routes et les Intercommunales avancent donc les fonds au lieu de l'Etat. La charge finale sera donc supportée par l'Etat.

Cette mesure, qui doit être considérée comme une faveur et non comme une obligation, ne peut être consentie que lorsque les frais de déplacement sont à charge des provinces, des communes et des associations de communes qui se composent uniquement soit de personnes de droit public, soit de personnes de droit public et privé. Dans ce dernier cas, l'intervention n'est accordée qu'à la condition que l'intercommunale mixte s'engage à attribuer la somme reçue aux personnes de droit public en faisant partie.

Lorsque la commune refuse d'exécuter le déplacement ou la modification et que l'administration doit prendre d'office des mesures, il n'y aura plus aucune intervention.

Cette mesure de faveur ne vaut pas pour le déplacement d'installations d'approvisionnement d'eau pour lequel le Ministère de la Santé publique prévoira lui-même des interventions.

Ces mesures provisoires ont été prises en faveur de certaines personnes de droit public, en attendant que cette intervention soit ratifiée dans le cadre de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1944.

2) Dans le même ordre d'idées, un membre a attiré l'attention sur les dommages causés aux routes communales par suite de déviations nécessaires en raison de travaux sur les routes de l'Etat.

Il souhaite savoir si le Ministère des Travaux publics peut se charger de la réparation de ces routes.

Antwoord van de Minister :

De bestekken van de voor rekening van de Staat uit te voeren in wegenis werken, voorzien heden ten dage in de levering, in voldoende hoeveelheid, van omhulde materialen voor het herstellen van de wegen die tijdelijk dienden gebruikt ter gelegenheid van werken, wegens het vervoer van grond, mijnsteen en materialen.

3) In antwoord op de vraag van een lid in verband met de verbindingsweg tussen de Botte van Henegouwen met het Noorden van het land antwoordt de Minister dat het hier in hoofdzaak gaat om de verbindingsweg Waterloo-Nijvel-Anderlues-Beaumont en Waterloo-Charleroi-Beaumont-Chimay.

De verbeteringswerken aan deze verbindingsweg zijn begonnen op het Noordelijk gedeelte. Er zij herinnerd aan :

- de modernisering van het vak Waterloo-Nijvel;
- de verbetering van de doortocht te Nijvel;
- de ontubbeling van de R.6 voor de R.658 die bekend is als de omlegging van Manage, die dit jaar in gebruik genomen is.

Tijdens de voorgaande dienstjaren werden volgende werken uitgevoerd :

- in 1965 : 45 miljoen;
- in 1966 : 16 miljoen;
- in 1967 : 19 miljoen;
- in 1968 : 100 miljoen;
- in 1969 : 54 miljoen;

Tijdens de laatste vijf jaren werd dus een bedrag van 264 miljoen besteed.

Bovendien zijn voor dit jaar volgende werken voorzien :

- de wederopbouw van de nieuwe brug en de werken aan de St. Genevièvestraat te Chimay (B.B. 1970) voor 9 miljoen;
- de doortocht van Gozée op een vak tussen Gozée-Beaumont (W.F. 1970) voor 28 miljoen;
- de voortzetting van de werken aan de kleine ring van Charleroi voor 500 miljoen.

Richtlijnen zijn verstrekt om het vak Piéton-Anderlues van de weg n° 6 te herstellen.

4) Op de Charlemagneweg wordt het verkeer steeds drukker. Een lid wenst te weten of het departement zinnens is deze weg te verbeteren en te moderniseren.

De Minister verstrekt de onderstaande inlichtingen waarin voorkomen de aanbestedingen voor de zogenaamde Charlemagneweg tussen de Franse grens en Luik (de doortocht van deze stad en de autoweg Luik-Keulen niet inbegrepen) tijdens de jaren 1960 tot 1969 (inbegrepen) evenals de vooruitzichten voor 1970-1975.

— Weg n° 379 — Vak Macquenoise — Chimay.

1967	— Inrichten van parkings bij het douanekantoor van Macquenoise	925 283
1969	— Rechttrekken en verbetering van de weg doorheen Seloignes	7 073 738
1970	— Inrichten van parkings bij het douanekantoor van Macquenoise	5 970 600

Réponse du Ministre :

Les cahiers de charges des travaux routiers effectués pour le compte de l'Etat prévoient actuellement la fourniture, en quantité suffisante, de matériaux enrobés pour réparer les routes qui servent provisoirement au transport de terres, schistes et matériaux.

3) En réponse à la question d'un membre concernant la liaison de la Botte du Hainaut avec le Nord du pays, le Ministre a répondu qu'il s'agit essentiellement de la liaison Waterloo-Nivelles-Anderlues-Beaumont et Waterloo-Charleroi-Beaumont-Chimay.

L'amélioration de cette liaison a commencé par sa partie nord. Rappelons à cet égard :

- la modernisation de la section Waterloo-Nivelles;
- l'amélioration de la traversée de Nivelles;
- le dédoublement de la R. 6 pour la R. 658, connue sous le nom de contournement de Manage, mis en service cette année.

Les travaux suivants ont été réalisés au cours des exercices antérieurs :

- en 1965 : 45 millions;
- en 1966 : 16 millions;
- en 1967 : 19 millions;
- en 1968 : 100 millions;
- en 1969 : 54 millions.

Au cours de ces cinq années, 264 millions ont donc été engagés.

De plus, sont prévus cette année :

- la reconstruction du nouveau pont et des travaux à la rue Ste-Geneviève à Chimay (B.E. 1970) pour 9 millions;
- la traversée de Gozée sur une section entre Gozée-Beaumont (F.R. 1970) pour 28 millions;
- la continuation des travaux de la petite ceinture de Charleroi pour 500 millions.

Des instructions seront données pour que le tronçon Piéton-Anderlues de la route n° 6 soit remis en état.

4) La route Charlemagne connaît un trafic de plus en plus dense. Un membre a demandé si le département envisage l'amélioration et la modernisation de cette route.

Le Ministre a communiqué le relevé suivant, contenant les montants des adjudications pour la route dite Charlemagne entre la frontière française et Liège (non compris la traversée de cette ville ni l'autoroute Liège-Cologne) au cours des années 1960 à 1969 (inclus), ainsi que les prévisions pour 1970-1975.

— Route n° 379 — section Macquenoise-Chimay.

1967	— Aménagement de parkings aux abords de la douane à Macquenoise	925 283
1969	— Redressement et aménagement de la route dans la traverse de Seloignes	7 073 738
1970	— Aménagement de parkings aux abords de la douane à Macquenoise	5 970 600

— Weg n° 32 — Vak Chimay — Couvin.

1965 — Inrichten van het zogenaamde Bouchère-kruispunt te Chimay (waterafvoer)	1 781 700
1966 — Inrichten van het zogenaamde Bouchère-kruispunt te Chimay	5 180 994
1967 — Inrichten van het Moreaukruispunt	8 593 705
1968 — Herstellen van de weg doorheen Bourlers en Naileux	7 705 932

— Weg n° 5 — Vak Couvin — Philippeville.

1960 — Verbeteringswerken aan de weg doorheen Frasnes-Couvin	6 657 615
1961 — Inrichten van het kruispunt van de wegen 5 en 36 te Philippeville	1 184 300
1967 — Inrichten van het kruispunt van het station te Couvin	4 860 026
— Moderniseringswerken te Neuville — Roly en Mariembourg	34 985 844
1968 — Verbetering van de weg doorheen Couvin	5 365 034
1969 — Omleidingsweg rondom Frasnes-lez-Couvin	18 127 512
— Verbetering van het vak Frasnes-Mariembourg	36 316 870
1970 — Modernisering te Neuville le Chaudron	42 328 001
1971 — Omleidingsweg rondom Philippeville	70 000 000

— Weg n° 36 — Vak Philippeville-Nandrin.

1964 — Herstelling te Dinant en te Onhaye	5 062 875
1965 — Verbetering van de weg doorheen Philippeville	3 182 000
1966 — Herstelling van de weg op het grondgebied van Philippeville-Vodecée-Villers-le-Gambon-Florennes en Rosée	12 859 474
1968 — Omleidingsweg rondom Ciney	83 985 844
— Herstelling van het wegdek op de brug van en te Dinant	1 068 930
1969 — Verbetering van de doorgangsweg Abée-Sery	6 639 350
— Versteving van de Sint-Rochusbrug over de Leignon te Ciney	1 964 242
— Herstelling op het grondgebied van Rosée-Norville-Anthée-Cerin en Onhaye	20 657 527
1970 — Herstelling van de weg tussen Achène en Ciney	4 000 000
— Omleidingsweg rond Ciney	6 000 000
1972 — Emptine (verbreding tot 4 rijstroken)	7 000 000
— Doortocht van Havelange	7 000 000

— Weg n° 35 — Vak Landrin-Rotheux.

1964 — Modernisering te Nandrin	29 298 605
--	------------

— Weg n° 620 — Rotheux-Luik (Weg van de Condroz).

1966 — Herstelling van de weg te Angleur	4 000 190
1967 — Leggen van betonnen tegels	2 041 560
— Aanleg van een nieuw wegdek te Angleur	3 624 863
— Omleiding van de weg van de Condroz te Angleur	58 975 072
1969 — Doortocht te Boncelles	17 899 495
1970 — Boncelles-Seraing	20 000 000

— Route n° 32 — Section Chimay-Couvin.

1965 — Aménagement du carrefour dit de la Bouchère à Chimay (écoulement des eaux)	1 871 700
1966 — Aménagement du carrefour dit de la Bouchère à Chimay	5 180 994
1967 — Aménagement du carrefour Moreau	8 593 705
1968 — Réfection de la route dans la traverse de Bourlers et Naileux	7 705 932

— Route n° 5 — Section Couvin-Philippeville.

1960 — Amélioration dans la traverse de Frasnes-Couvin	6 657 615
1961 — Aménagement du carrefour des routes 5 et 36 à Philippeville	1 184 300
1967 — Aménagement du carrefour de la gare à Couvin	4 860 026
— Modernisation à Neuville-Roly et Mariembourg	34 985 844
1968 — Amélioration dans la traversée de Couvin	5 365 034
1969 — Contournement de Frasnes-le-Couvin	18 127 512
— Amélioration de la section Frasnes-Mariembourg	36 316 870
1970 — Modernisation à Neuville-le-Chaudron	42 328 001
1971 — Contournement de Philippeville ...	70 000 000

— Route n° 36 — section Philippeville-Nandrin.

1964 — Réfection à Dinant et Onhaye ...	5 062 875
1965 — Amélioration dans la traversée de Philippeville	3 182 000
1966 — Réfection de la route sur le territoire de Philippeville-Vodecée-Villers-le-Gambon-Florennes et Rosée	12 859 474
1968 — Contournement de Ciney	83 985 844
— Réfection du revêtement du pont de et à Dinant	1 068 930
1969 — Amélioration de la traverse d'Abée-Sery	6 639 350
— Consolidation du pont St-Roch sur le Leignon à Ciney	1 964 242
— Réfection sur le territoire de Rosée-Norville-Anthée-Cerin et Onhaye ...	20 657 527
1970 — Réfection de la route entre Achène et Ciney	4 000 000
— Contournement de Ciney	6 000 000
1972 — Emptine (mise à 4 voies)	7 000 000
— Traversée d'Havelange	7 000 000

— Route n° 35 — section Landrin-Rotheux.

1964 — Modernisation à Nandrin	29 298 605
---------------------------------------	------------

— Route n° 620 — Rotheux-Liège (route du Condroz).

1966 — Réfection de la route à Angleur ...	4 000 190
1967 — Pose de dalles en béton	2 041 560
— Pose d'un nouveau revêtement à Angleur	3 624 863
— Détournement de la route du Condroz à Angleur	58 975 072
1969 — Traversée de Boncelles	17 899 495
1970 — Boncelles-Seraing	20 000 000

Samenvatting.

Van 1965 tot 1969 ... 350 miljoen
In 1970 ... 78 miljoen

5) Een lid doet opmerken dat de weg Brussel-Dendermonde in slechte staat is. Hij wil weten welke maatregelen er getroffen worden om die toestand te verhelpen?

Antwoord van de Minister :

Op het vak Brussel-Asse ligt in de doortocht van Asse nog een slechte keibestrating. Een moderne wegbedekking zal hier aangebracht worden, zoals voorzien in het programma voor buitengewoon onderhoud 1970.

Op het vak Asse-Dendermonde ligt een fel door de langdurige winterperiode gehavend wegdek. Een dikke bedekking met koolwaterstofbindmiddel zal worden aangelegd. De werken worden eerstdaags aanbesteed, en zullen gestijfd worden door de gewone onderhoudskredieten.

6) Een lid vraagt wat er voorzien is om aan de erbarmelijke toestand van Rijksweg 14 in de doortocht van St. Nikolaas te verhelpen.

De Minister verklaart dat de nodige herstellingswerken bij wijze van verrekening aan de in uitvoering zijnde werken op rijksweg 14 zullen worden gehecht.

De herstellingen zullen dus binnenkort kunnen aangevat worden.

7) Een lid doet opmerken dat er onteigeningen verricht werden met het oog op het verbreden van de rijksweg Gent-Kortrijk.

Welk is de toestand in dit verband?

De Minister doet opmerken dat al de inspanningen gericht zijn op de verbredingen die nog moeten gebeuren op het grondgebied der gemeenten Olsene en Zulte.

Voor Olsene blijven er nog 33 innemingen te doen van de 158 die noodzakelijk zijn voor de verbreding van de weg.

Voor Zulte blijven er in dezelfde voorwaarden nog 137 innemingen te doen van de 251.

Ondertussen wordt te Machelen ook nog verder onteigend voor de te dicht bij de reeds verbrede rijksweg gelegen percelen. Er werden reeds 15 percelen onteigend van de 54.

Op het grondgebied van West-Vlaanderen zijn de onteigeningen ingeleid in de doortocht Harelbeke-Kortrijk. Er is nog niets onteigend.

C. — Waterwegen.

a) Havens.

Een lid legde de volgende verklaring af in verband met de havenproblemen.

Een oordeelkundig havenbeleid hoeft niet te leiden tot simplistische of door passie ingegeven oplossingen.

Er dient gestreefd te worden naar een specialisatie op grond van de betreffende voordelen die elke haven te bieden heeft, en voor zover het verhoopte rendement in verhouding staat tot de kostprijs van de werken. Bovendien moet worden geredeneerd in een brede Europese geest. De beslissingen moeten worden genomen met inachtneming van wat van Le Havre tot Rotterdam gedaan wordt en kan worden gedaan.

Als men te Zeebrugge een haven van 125 000 ton wil bouwen voor de aanvoer van petroleum en ijzererts, dan

Récapitulation.

De 1965 à 1969 ... 350 millions
En 1970 ... 78 millions

5) Un membre a fait remarquer que la route Bruxelles-Termonde est en mauvais état. Il s'est enquis des mesures prises pour remédier à cette situation.

Réponse du Ministre :

Sur le tronçon Bruxelles-Asse, il y a encore, dans la traversée d'Asse, une mauvaise voirie constituée de pavés. Un revêtement moderne sera posé à cet endroit comme il est prévu au programme d'entretien extraordinaire pour 1970.

Sur le tronçon Asse-Termonde, le revêtement est fortement abîmé à la suite de la longue période d'hiver. Il y sera posé un revêtement avec un liant hydrocarburé. Les travaux seront tout prochainement mis en adjudication et imputés sur les crédits normaux d'entretien.

6) Un membre a demandé quelles sont les mesures prévues pour remédier à l'état lamentable de la route de l'Etat 14 dans la traversée de St-Nicolas.

Le Ministre a déclaré que les travaux de réparation nécessaires seront portés en compte sur les travaux en cours de réalisation sur cette route de l'Etat.

Les réparations pourront donc bientôt commencer.

7) Un membre a fait observer que des expropriations ont été effectuées en vue d'élargir la route de l'Etat Gand-Courtrai.

Quelle est la situation en cette matière?

Le Ministre a signalé que tous les efforts sont axés sur les élargissements qui doivent encore être réalisés sur le territoire des communes d'Olsene et de Zulte.

Pour Olsene il reste encore 33 emprises à effectuer sur les 158 nécessaires pour l'élargissement de la route.

Pour Zulte il en reste encore 137 sur 251.

Entre-temps l'on a poursuivi à Machelen les expropriations des parcelles situées trop près de la route nationale déjà élargie : 15 parcelles ont déjà été expropriées sur 54.

Sur le territoire de la Flandre occidentale la procédure d'expropriation a été entamée pour la traverse de Harelbeke-Courtrai. Rien n'a encore été exproprié.

C. — Voies hydrauliques.

a) Ports.

Un membre a fait la déclaration suivante concernant les problèmes portuaires.

Une politique portuaire bien étudiée ne doit pas aboutir à des options simplistes et passionnées.

Elle doit tendre à une spécialisation en fonction des avantages relatifs de chacun, dans la mesure où le rendement attendu est proportionné au coût de l'opération. Par surcroît, le raisonnement doit être tenu dans un esprit largement européen. Les options doivent se prendre en tenant compte de ce qui se fait ou peut se faire du Havre à Rotterdam.

Si l'on prétend réaliser à Zeebrugge un port de 125 000 tonnes pour assurer des approvisionnements en pétrole et en

doet men waarschijnlijk een verkeerde keuze. In 1973-1974 zal Duinkerken aan 300 000 ton toe zijn. Indien men wil vermijden dat de ruwe petroleum uitsluitend uit Rotterdam komt, zal men er beter aan doen zich te bevoorraden via Duinkerken, wat ons niets zal kosten, dan via Zeebrugge, wat aanzienlijke uitgaven zal vergen.

Dezelfde redenering geldt voor de hypothese — die zich vooralsnog niet opdringt maar toch waarschijnlijk wordt — dat de tonnemaat van de ertsschepen zal stijgen van 125 000 tot 150 000 ton.

Wil men echter te Zeebrugge een industriezone in het leven roepen die is uitgerust met krachtige kernenergiecentrales, en daarheen aluminiumfabrieken aantrekken in de aard van Alcan of Pechiney, om zodoende een volledige lichte non-ferrometaalindustrie uit te bouwen, dan moet men de kosten van die investeringen onder ogen zien, rekening houdend met de verhoopde uitwerking op regionaal-economisch vlak.

Zo de investeringen te Zeebrugge, te Antwerpen of elders slechts kunnen worden verantwoord in het raam van de gewestelijke economische expansie, moeten ze worden opgenomen in het regionale gedeelte van de begrotingen, net zoals voor de industrieparken, de wegenwerken, de olieleidingen die bestemd zijn voor de ene of de andere industriële groeipool in de provincies Henegouwen of Luik.

Er rijzen dus twee problemen : in de eerste plaats dat van de economische verantwoording en vervolgens de vraag of de investering als nationaal of gewestelijk moet worden beschouwd.

Met betrekking tot de specialisatie van de havens, moet de vraag worden gesteld of wij er geen belang bij hebben te onderhandelen zowel met Frankrijk als met Nederland.

De mogelijkheid bestaat inderdaad dat de Franse autoriteiten, zo zij betrokken worden bij de bevoorrading van ons land — met name als het om Duinkerken gaat — instemmen met de specialisatie van hun havens en een meer positieve houding aannemen ten aanzien van sommige van onze havens, zoals Antwerpen.

Antwerpen zal beperkt blijven tot de gemiddelde tonnemaat. Het komt redelijk voor dat in het hinterland Noord-Frankrijk-België-deel van het Rijnland een positief standpunt zou worden ingenomen ten aanzien van de verzending van afgewerkte exportprodukten met schepen van middelmatige tonnemaat via Antwerpen, in ruil voor een positieve houding van onzentwege voor de bevoorrading uit of de verzending via Duinkerken met schepen van grote tonnemaat.

Er kan worden gedacht aan een verbinding tussen Duitsland en Frankrijk langs de Waalse autoweg. Dit zijn geen droombeelden maar praktische mogelijkheden waarvan de studie in beide landen moet worden aangevat.

Men mag zich niet onwrikbaar en radicaal vastklampen aan een of ander principe van budgettaire pariteit. Wel komt het er op aan een objectieve methode te bepalen ter verantwoording van de verdeling onder de gewesten van de overheidsinvesteringen en, meer in het algemeen, van de tegemoetkomingen van de Staat.

Is het werkelijk nodig de Belgische industrie hoofdzakelijk te concentreren rond de riviermondingen van Zeebrugge tot Gent en Antwerpen (linker- en rechteroever) ?

Lijkt de financiële en sociale kostprijs van die concentratie niet buitensporig ?

Zouden niet hetzelfde geld geen andere industriële structuren in het leven kunnen worden geroepen in andere delen van het land ?

Gevreesd moet worden dat het beleid inzake openbare werken te zeer op een bepaalde industriële structuur en op een bepaalde geografische lokalisatie afgestemd is.

De Minister verwijst naar het uitvoerig antwoord dat hij heeft gegeven m. b. t. de problematiek die het lid heeft behandeld, namelijk naar aanleiding van een interpellatie in

minerais de fer, l'on fait probablement un mauvais choix. Dunkerque sera, en 1973-1974, à 300.000 tonnes. Si l'on ne veut pas que le pétrole brut vienne uniquement de Rotterdam, il sera plus intelligent de s'approvisionner à partir de Dunkerque, qui ne nous coûtera rien, qu'à partir de Zeebrugge, qui nous coûtera cher.

Le même raisonnement vaut pour l'hypothèse — qui ne s'impose pas encore, mais devient néanmoins probable — du passage de minéraliers de 125.000 tonnes à des minéraliers de 150.000 tonnes.

Par contre, si on nous explique la volonté de créer à Zeebrugge un centre industriel doté de puissantes centrales nucléaires et accueillant près d'elles des industries de l'aluminium, comme Alcan ou Pechiney, et à partir de là de créer toute une métallurgie légère des non-ferreux, il s'agira de mesurer le coût de l'investissement, eu égard à l'effort économique régional qui en sera attendu.

Si l'investissement de Zeebrugge, ou celui d'Anvers, ou n'importe lequel, ne se justifie que comme un élément d'expansion industrielle régionale, il doit entrer tout entier dans la partie régionalisée des budgets, exactement comme pour les parcs industriels, les travaux routiers et les oléoducs destinés à tel pôle industriel du Hainaut ou de la province de Liège.

Il y a donc deux problèmes : d'une part, celui de la justification économique et, d'autre part, celui du caractère régional ou national de l'investissement.

Dans cet esprit d'une spécialisation portuaire, il faut se demander dans quelle mesure nous n'avons pas intérêt à négocier avec la France aussi bien qu'avec les Pays-Bas.

Il pourrait se faire que, pour intervenir dans l'approvisionnement de notre pays, les autorités françaises — notamment s'il s'agit de Dunkerque — acceptent une spécialisation de leurs ports et manifestent une attitude plus positive à l'égard de certains des nôtres, notamment d'Anvers.

Anvers va être plafonné aux moyens tonnages. On pourrait très bien concevoir cependant que, dans l'hinterland Nord de la France-Belgique-partie de la Rhénanie, une attitude positive soit adoptée à l'égard des expéditions de produits finis à la grande exportation sur navires de moyen tonnage à partir d'Anvers, contre une attitude positive de notre part à propos des approvisionnements ou des expéditions sur des navires de grand tonnage à partir de Dunkerque.

On pourrait concevoir une liaison entre l'Allemagne et la France dans l'axe de l'autoroute de Wallonie. Il ne s'agit pas de rêves, mais de possibilités pratiques dont l'étude doit commencer dans les deux pays.

Il ne faut pas s'attacher de manière immuable et radicale à tel ou tel principe de parité budgétaire. Il faut instamment définir une méthode objective pour justifier la répartition régionale de l'investissement public et, en général, de l'intervention de l'Etat.

Est-ce qu'il faut vraiment concentrer l'essentiel de l'industrie belge sur les estuaires de Zeebrugge à Gand et Anvers (rives gauche et droite) ?

Est-ce que le coût financier et social de cette concentration ne paraît pas énorme ?

Est-ce qu'avec le même argent, il n'y aurait pas moyen d'aménager d'autres structures industrielles dans d'autres parties du pays ?

Il est à craindre que la politique des travaux publics ne soit trop exclusivement axée sur une seule structure industrielle et sur une seule localisation géographique.

Le Ministre s'est référé à la réponse circonstanciée qu'il a donnée au sujet des problèmes traités par le membre lors de l'interpellation qui a eu lieu à la Chambre des Représen-

de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Hij herinnert eraan dat deze vragen helemaal niet nieuw zijn, wel integendeel.

Reeds bij het opmaken van het eerste vijfjarenplan 1967-1971 werd hij geconfronteerd met al de problemen die rijzen rond de opties van infrastructuurwerken in hun volle omvang, dit betekent zowel wat betreft de bevaarbare waterlopen als gebouwen, autowegen en havens. In de loop van 1966 heeft hij gelegenheid gehad deze vraagstukken onder al hun aspecten te onderzoeken en het is met volle kennis van zaken dat hij werd geconfronteerd met de havenproblematiek in zijn acute vorm ten tijde van de aanvraag tot het aanleggen van een pijpleiding voor ruwe olie tussen Antwerpen en Rotterdam.

De oprichting van de Commissie Verschave door hemzelf en van de Commissie Craen door de Minister van Economische Zaken zijn een bewijs dat de Regering het probleem niet lichtzinnig heeft aangepakt. Na breedvoerige discussies heeft de Regering ten slotte op 16 januari tijdens de Kabinetstraad definitief standpunt gekozen, standpunt dat voldoende duidelijk werd gemaakt naar aanleiding van de interpellaties die er op volgden.

De Minister herhaalt dat beslist werd de capaciteit van de sluis te Zeebrugge te verhogen van 60 000 ton draagvermogen tot 125 000 t. draagvermogen en dat dit impliceert dat alle nodige werken om die sluis voor die tonneermaat toegankelijk te maken, ook zullen uitgevoerd worden.

Hij legt vervolgens nogmaals de nadruk op het buitengewoon belang van elk havenproject voor het gehele land, hetgeen wat de geplande werken betreft het best weerspiegeld wordt door het programma van verbindingswegen — te land en te water — tussen alle havens en het natuurlijk hinterland, d.i. minstens gans België.

Wat betreft de mening als zou alle heil van de havens in de toekomst gelegen zijn in de specialisatie is de Minister van oordeel dat hierin zeker niet mag overdreven worden. Het blijft een feit dat elke haven « open » blijft, hetgeen betekent dat niemand kan geweerd worden. Het is dus normaal dat de havensbestuurders er nog steeds naar streven elk soort van vracht te ontvangen. Veeleer wordt nog altijd de ware kracht van een haven bewezen door de diversiteit van trafieken: olie zowel als stukgoederen, droge stortgoederen zowel als containertrafiek.

De Minister is in elk geval gekant tegen de gewoonte die er in bestaat van het begrip « specialisatie » direct over te stappen naar het begrip « concurrentie ». Hij is van oordeel dat het volkomen ouderwets en vooroorlogs aandoet de havenproblematiek te behandelen in termen van concurrentie.

De vooruitzichten inzake de te verwachten toename van het vervoer over zee (voor 1990 verwacht men driemaal zoveel vervoerde tonnage goederen als in 1970) zijn zo gunstig dat elke haven van West-Europa ruimschoots zijn deel zal krijgen. Dit argument alleen is al voldoende om alle beschouwingen over onderlinge naijver tussen de havens te weerleggen.

1) Verscheidene leden hebben vragen gesteld i.v.m. de ontsluiting van de haven van Antwerpen op de linker Scheldeoever.

Een ander lid doet opmerken dat in de begroting voor 1969 een belangrijk krediet ingetrokken was voor de bouw van de sluis te Kallo. Tot nog toe werd dit werk niet uitgevoerd.

Ook i.v.m. de andere werken die moesten uitgevoerd worden in het kader van het zesjarenplan voor de haven van Antwerpen wenst dit lid inlichtingen.

Voorts vraagt hij dat de Minister de lijst zou mededelen van de firma's die opties genomen hebben op de industrieterreinen die in het zesjarenplan voorkomen.

tants. Il a rappelé que ces questions n'étaient absolument pas nouvelles, bien au contraire.

Dès l'élaboration du premier plan quinquennal 1967-1971 se sont posés à lui tous les problèmes qui surgissent autour des options relatives à des travaux d'infrastructure — dans toute l'ampleur de ceux-ci —, c'est-à-dire qu'ils concernaient aussi bien les cours d'eau navigables que les bâtiments, les autoroutes et les ports. Dans le courant de l'année 1966, il a eu le loisir d'étudier ces problèmes sous tous leurs angles et c'est en pleine connaissance de cause qu'il a eu à faire face aux problèmes portuaires se posant dans toute leur acuité à l'époque où fut demandée la construction d'un oléoduc pour pétrole brut entre Anvers et Rotterdam.

La création de la Commission Verschave par le Ministre des Travaux publics et celle de la Commission Craen par le Ministre des Affaires économiques constituent la preuve que le Gouvernement n'a pas abordé ce problème à la légère. Après de longues discussions, le Gouvernement a enfin arrêté sa position définitive au cours du Conseil de Cabinet du 16 janvier, position exposée avec suffisamment de clarté dans les réponses aux interpellations auxquelles ce problème a donné lieu.

Le Ministre a répété que la décision a été prise de porter de 60 000 à 125 000 t.d.w. la capacité de l'écluse de Zeebrugge, ce qui implique que tous les travaux nécessaires pour rendre cette écluse accessible aux bâtiments de ce tonnage seront également exécutés.

Ensuite, il a mis une fois encore l'accent sur l'intérêt exceptionnel que chaque projet portuaire présente pour l'ensemble du pays, ce dont on trouve le meilleur reflet, en ce qui concerne les travaux projetés, dans le programme des voies de communications — routières et fluviales — entre tous les ports et leur hinterland naturel, lequel est au moins égal à toute la Belgique.

En ce qui concerne l'opinion selon laquelle les ports trouveront à l'avenir leur salut dans la spécialisation, le Ministre est d'avis qu'il faut se garder de toute exagération en ce domaine. Il est un fait que chaque port reste « ouvert », ce qui signifie que nul ne peut en être écarté. Il est donc normal que les administrateurs des ports veulent encore toujours accueillir toutes les cargaisons. Bien plus, l'importance réelle d'un port est encore toujours prouvée par la diversité des trafics: le pétrole comme les marchandises en balles, les marchandises sèches en vrac comme le trafic par containers. En tous cas, le Ministre est adversaire de l'attitude qui consiste à passer directement de la notion de « spécialisation » à celle de « concurrence ». Il est d'avis qu'aborder les problèmes portuaires en termes de concurrence est tout à fait dépassé et appartient typiquement à la période de l'avant-guerre. Les perspectives ouvertes par les prévisions d'accroissement des transports maritimes (en 1990 on s'attend que le tonnage des marchandises transportées sera trois fois plus supérieur à celui de 1970) sont si favorables que chaque port d'Europe occidentale aura largement sa part. Ce seul argument est déjà suffisant pour réfuter toutes les allégations faisant état de concurrence entre les ports.

1) Plusieurs membres ont posé des questions relatives au développement du port d'Anvers sur la rive gauche de l'Escaut.

Un autre membre a fait observer qu'un crédit important était prévu au budget de 1969 pour la construction de l'écluse de Kallo. Ce travail n'a jusqu'à présent pas été réalisé.

Ce membre s'est enquis également des autres travaux qui devaient être exécutés dans le cadre du plan de six ans au port d'Anvers.

Il a demandé, en outre, au Ministre de communiquer la liste des firmes qui ont pris des options sur les terrains industriels prévus au plan.

Een eerste koninklijk besluit voor onteigening van gronden op de linkeroever, bestemd voor industrieterreinen, werd reeds uitgevaardigd en is in uitvoering.

Dit onteigeningsplan behelst ook de voor de infrastructuur nodige gronden in dezelfde zone.

Anderzijds werd ook opdracht gegeven voor de onteigening van 40 ha gronden, bestemd voor de bouw van de sluis te Kallo, welke werken in het tweede semester van dit jaar zullen aanbesteed worden.

Met drie firma's wordt in de laatste fase onderhandeld voor het oprichten van nijverheden op een oppervlakte van ongeveer 400 ha, terwijl met vier andere besprekingen worden gevoerd over een bezetting van ongeveer 500 ha industriegrond.

Zes andere firma's richten nijverheden op in de Melsele Polder (ongeveer 600 ha).

Een tweede onteigeningsplan voor de verdere uitbouw van de haven op de linkeroever is klaar. De procedure tot het uitvaardigen van een koninklijk besluit zal eerstdaags worden ingezet.

In de eerste trimester van 1971 zal de toegangseul voor de sluis te Kallo aanbesteed worden.

Inmiddels worden de besprekingen met Nederland, met het oog op de totstandkoming van een verdrag inzake de bouw van een zeesluis en de aanleg van een verbindingskanaal op Nederlandse bodem, regelmatig voortgezet. In de technische subcommissie welke zich bezighoudt met het waterbouwkundig en scheepvaartkundig aspect van sluis, wachthaven en kanaal, is reeds een vrij goede overeenstemming bereikt.

2) Een lid doet opmerken dat voor de ontsluiting van de linker Scheldeoever in eerste fase de onteigening van een gebied van 1 300 ha gepland is.

Volgens welke timing geschiedt die onteigening?

Zijn vervroegde onteigeningen mogelijk, om b.v. landbouwers in de gelegenheid te stellen zich elders te vestigen?

Wordt er aan sociale begeleiding gedacht?

Welke maatregelen worden genomen tegen luchtverontreiniging?

Antwoord van de Minister:

a) Het koninklijk besluit van 18 december 1969 voorziet in de onteigening van ruim 1 000 ha. Het geldt voor onteigeningen zowel ten behoeve van de infrastructuur (sluis, wegen en spoorwegen) als voor industriegronden. Aan het bevoegd Aankoopcomité werd reeds opdracht gegeven de procedure aan te vangen voor de onteigening van ruim 40 ha grond, bestemd voor de sluis te Kallo die in het tweede semester van dit jaar zal aanbesteed worden. In die eerste onteigeningsfase zal ook de verwerving geschieden van de gronden van enkele landbouwers die wensen zich elders te vestigen.

In de volgorde van prioriteit zullen de hierna vermelde onteigeningen worden gerealiseerd:

1. De onteigeningen ten behoeve van de sluis te Kallo, waar de werken zullen aanvangen tegen februari 1971. Het gaat hier om circa 50 ha.

2. De terreinen voor de vestiging van enkele firma's, naar gelang de prefinancieringscontracten worden afgesloten. Met die firma's wordt in laatste fase onderhandeld voor het oprichten van nijverheden over een oppervlakte van ongeveer 400 ha, terwijl met vier andere besprekingen wor-

Un premier arrêté royal d'expropriation de terres sur la rive gauche, destinées à des terrains industriels, a déjà été promulgué et est en voie d'exécution.

Ce plan d'expropriation couvre également les terrains nécessaires à l'infrastructure dans cette zone.

D'autre part, l'expropriation de 40 ha de terres a aussi été ordonnée; elles sont destinées à la construction de l'écluse de Kallo. Les travaux seront mis en adjudication au cours du deuxième semestre de cette année.

La dernière phase des négociations est en cours avec trois firmes en vue de l'implantation d'industries sur une superficie de 400 ha, tandis qu'il est négocié avec quatre autres firmes pour l'occupation d'environ 500 ha de terrains industriels.

Six autres firmes édifient les industries dans le *Melsele Polder* (environ 600 ha).

Un deuxième plan d'expropriation pour une nouvelle extension du port sur la rive gauche est prêt. La procédure de promulgation d'un arrêté royal sera très prochainement entamée.

Le chenal d'accès à l'écluse de Kallo sera mis en adjudication au cours du premier semestre de 1971.

Entre-temps, les négociations sont poursuivies régulièrement avec les Pays-Bas en vue de l'élaboration d'une convention relative à la construction d'une écluse maritime et d'un canal de liaison en territoire néerlandais. Un accord assez général a déjà été atteint au sein de la sous-commission technique qui s'occupe de l'aspect hydraulique et nautique de l'écluse, du port d'attente et du canal.

2) Un membre a fait observer qu'il est prévu dans la première phase du développement de la rive gauche de l'Escaut de procéder à l'expropriation d'une superficie de 1 300 ha.

Selon quel calendrier cette expropriation s'effectue-t-elle?

Des expropriations anticipées sont-elles possibles pour permettre, par exemple, à des agriculteurs de s'établir ailleurs?

Est-il songé à un ensemble de mesures d'accompagnement d'ordre social?

Quelles sont les mesures prises contre la pollution atmosphérique?

Réponse du Ministre:

a) L'arrêté royal du 18 décembre 1969 prévoit l'expropriation de plus de 1 000 ha. Il vaut pour des expropriations tant au profit de l'infrastructure (écluse, routes et chemins de fer) que de terrains industriels. Le Comité d'acquisition compétent a déjà reçu pour mission d'entamer la procédure d'expropriation de plus de 40 ha de terrains, destinés à l'écluse de Kallo qui sera mise en adjudication au cours du deuxième semestre de cette année. Au cours de cette première phase d'expropriation s'effectuera aussi l'acquisition des terres de quelques agriculteurs désireux de s'établir ailleurs.

Les expropriations seront ensuite effectuées dans l'ordre de priorité énuméré ci-après:

1. Les expropriations pour l'écluse de Kallo, dont les travaux commenceront vers février 1971. Il s'agit ici d'environ 50 ha.

2. Les terrains pour l'implantation de quelques firmes, à mesure que les contrats de préfinancement seront conclus. La dernière phase des négociations est en cours avec trois firmes pour la construction d'entreprises sur une superficie d'environ 400 ha, tandis que des discussions sont en cours

den gevoerd over een bezetting van circa 500 ha industriegrond. Een tachtigtal ha zouden dringend dienen onteigend te worden. Kortom er moet voor 1970 gerekend worden op een onteigening van maximum 150 ha. Vanaf 1971 zullen de noodzakelijke onteigeningen jaarlijks betrekking hebben op een 300 tal ha. Het is vooralsnog onmogelijk de gronden te situeren die door de industrie zullen worden aangevraagd. Alles hangt samen met de planning van de infrastructuur en de realisatie ervan.

b) Omtrent de kwestie van de sociale begeleiding is het standpunt van de Minister duidelijk gekend. Bij de oprichting van de Dienst van de linker Scheldeover werd een kader ontworpen met inachtneming van de sociale noden en problemen die in het algemeen eigen zijn aan elke ingreep op economisch, planologisch, infrastructueel en administratief gebied en die in het bijzonder naar voren komen bij de ontsluiting van de linkeroever.

Daarom ook werd, in het thans goedgekeurd personeelskader, een betrekking voorzien van maatschappelijk assistent die, in samenwerking met de planologische dienst, de specifiek sociale problemen moet onderzoeken en opvangen en die, in overleg met de daartoe bevoegde instellingen en organismen, de getroffen kan bijstaan bij het zoeken naar een oplossing van hun problemen.

c) In verband met de luchtverontreiniging wijst de Minister erop dat bij de vestiging van nijverheidsinstellingen zijn departement zich zal gedragen naar de richtlijnen van het terzake bevoegde Ministerie van Volksgezondheid. Overigens neemt de Regering voorzorgen opdat op de linkeroever geen industrieën zouden ingeplant worden die een te grote luchtverontreiniging kunnen veroorzaken.

3) In verband met het havenbeleid vraagt een lid inlichtingen omtrent de bouw van een 125 000 ton sluis te Zeebrugge en te Terneuzen, in 3^e prioriteit.

Voorts wil hij weten hoe Gent door dergelijke sluis zal verbonden worden met de zee. Zal de toegang naar en uit de zee geschieden langs een nieuwe sluis te Terneuzen of langs die te Zeebrugge.

De Minister verklaart dat gelet op de zeer grote uitgaven die met de uitbouw en de uitrusting van onze zeehavens gepaard, gaan, voor de haven van Gent in de eerste toekomst slechts de aanleg van één toegang voor schepen van 125 000 tdw kan worden overwogen: hetzij over Terneuzen, hetzij over Zeebrugge.

De voorkeur gaat nu uit naar een verbinding over Terneuzen, en dan wel door de bouw van een tweede sluis aldaar ten westen van de nieuwe sluis.

Deze plannen kunnen echter niet gerealiseerd worden zonder het akkoord en de medewerking van Nederland, en daaromtrent werden tot nog toe geen officiële besprekingen gevoerd.

Voor een latere toekomst is het niet uitgesloten dat Gent ook met een diepzeekanaal met Zeebrugge zou verbonden worden. Een haven is best niet afhankelijk van één enkele toegang. De aanleg van dergelijk bijkomend diepzeekanaal hangt echter nog van tal van factoren af.

4) Als antwoord op de vraag van een lid verstrekt de Minister inlichtingen over de verbindingen van de haven van Gent met zijn hinterland.

Volgende kredieten werden voorzien op de Buitengewone Begroting voor 1970.

avec quatre autres pour une occupation d'environ 500 ha de terrains industriels. Il faudrait exproprier d'urgence quelque 80 ha. Bref, pour 1970 il faut compter sur l'expropriation de 150 ha au maximum. A partir de 1971 les expropriations nécessaires porteront annuellement sur 300 ha environ. Il est, jusqu'à présent, impossible de situer les terrains qui seront demandés par l'industrie. Tout tient à la planification de l'infrastructure et à sa réalisation.

b) En ce qui concerne la question des mesures d'accompagnement d'ordre social, le point de vue du Ministre est bien connu. Lors de la création du Service de la rive gauche de l'Escaut, l'on a conçu un cadre compte tenu des besoins et des problèmes sociaux qui sont en général propres à toute intervention sur les plans économique et planologique ainsi que sur le plan de l'infrastructure et sur le plan administratif et qui se manifestent en particulier par suite du développement de la rive gauche.

C'est pourquoi, l'on a prévu, dans le cadre actuellement approuvé pour le personnel, une fonction d'assistant social qui, en coopération avec le service planologique, doit étudier et résoudre les problèmes sociaux spécifiques et qui, de concert avec des institutions et les organismes compétents en la matière, peut assister les personnes visées dans la solution de leurs problèmes.

c) En ce qui concerne la pollution atmosphérique, le Ministre est en mesure de signaler que, lors de l'implantation d'industries, son département se conformera aux directives du Ministère de la Santé publique, compétent en la matière. Par ailleurs, le Gouvernement prend des précautions pour que ne s'implantent pas sur la rive gauche des industries qui pourraient provoquer une pollution atmosphérique trop importante.

3) En ce qui concerne la politique portuaire, un membre a demandé des informations sur la construction d'une écluse de 125 000 tonnes à Zeebrugge et à Terneuzen, en troisième priorité.

Il souhaite, en outre, savoir comment Gand sera relié à la mer par une telle écluse. L'accès à et de la mer se fera-t-il par une écluse nouvelle à Terneuzen ou par celle de Zeebrugge?

Le Ministre a déclaré qu'étant donné les dépenses considérables entraînées par le développement et l'équipement de nos ports maritimes, l'on ne peut envisager dans le proche avenir, pour le port de Gand, que la construction d'un seul accès aux navires de 125 000 t.d.w., soit par Terneuzen, soit par Zeebrugge.

La préférence ne va pas actuellement à une liaison par Terneuzen, mais bien à la construction d'une deuxième écluse à l'ouest de la nouvelle.

Toutefois, ces plans ne peuvent se réaliser sans l'accord et la collaboration des Pays-Bas; or, aucune négociation officielle n'a encore été entamée en la matière.

Il n'est pas exclu, dans un avenir plus lointain, que Gand soit également relié à Zeebrugge par un canal maritime profond. Il est préférable qu'un port ne dépende pas d'une seule voie d'accès. La construction d'un tel canal maritime profond dépend toutefois encore de nombreux facteurs.

4) En réponse à la question d'un membre, le Ministre a fourni des renseignements sur les liaisons du port de Gand avec son hinterland.

Les crédits suivants ont été prévus au budget extraordinaire pour 1970.

(in miljoenen)		(en millions)	
I. — <i>Wegens — W.F.</i>		I. — <i>Routes — Fonds des Routes.</i>	
— Autoweg Brussel-Oostende vak Brussel-Aalst (3 ^e rijstrook)	350	— Autoroute Bruxelles-Ostende tronçon Bruxelles-Alost (3 ^e bande de roulement)	350
— Weg n ^o 58 — Vak Eke (Landuit)-Asper ...	70	— Route n ^o 58 — Tronçon Eke (Landuit)-Asper	70
Totaal Wegenfonds	420	Total Fonds des Routes	420
II. — <i>E 3.</i>		II. — <i>E 3.</i>	
<i>Franse grens-Waregem.</i>		<i>Frontière française-Waregem.</i>	
— Ringlaan om Kortrijk	94	— Boulevard de ceinture à Courtrai	94
— Douanecomplex	100	— Complexe douanier	100
— Bruggen	348	— Ponts	348
	542		542
<i>Waregem-Zevergem.</i>		<i>Waregem-Zevergem.</i>	
— Bruggen	210	— Ponts	210
<i>Zevergem-Beervelde.</i>		<i>Zevergem-Beervelde.</i>	
— Rijwegverharding Sectie I en RW 58 ...	170	— Revêtement routier Section I et RE 58 ...	170
— Brusselsesteenweg	37	— Brusselsesteenweg	37
— Verbreding E 5 Zwijnaarde	70	— Elargissement E 5 Zwijnaarde	70
	277		277
<i>Beervelde-Kruibeke.</i>		<i>Beervelde-Kruibeke.</i>	
— Verhardingen secties 4 en 5	257	— Revêtements Sections 4 et 5	257
— Prins Alexanderlaan	32	— Prins Alexanderlaan	32
	289		289
Totaal E 3	1 318	Total E 3	1 318
III. — <i>Waterwegen.</i>		III. — <i>Voies hydrauliques.</i>	
— Zeekanaal naar Gent (op Nederlands grondgebied)	90	— Canal maritime de Gand (en territoire néerlandais)	90
— Ringvaart om Gent — allerhande voltooiingswerken	60	— Canal circulaire de Gand — travaux d'achèvement divers	60
— <i>Kanaal Gent-Brugge-Oostende.</i>		— <i>Canal Gand-Bruges-Ostende.</i>	
— Verbredingswerken rechteroever Lovendegem-Merendree (1 ^e deel)	35	— Travaux d'élargissement rive droite Lovendegem-Merendree (1 ^{re} partie)	35
— <i>Boven-Schelde.</i>		— <i>Haut-Escaut.</i>	
— Kalibrering tussen Schelderode en Eke ...	150	— Calibrage entre Schelderode et Eke	150
— <i>Afleidingskanaal der Leie.</i>		— <i>Canal de dérivation de la Lys.</i>	
— Verbredingswerken aan het vak Deinze-Bachte-Maria-Leerne	50	— Travaux d'élargissement Section Deinze-Bachte-Maria-Leerne	50
— <i>Leie.</i>		— <i>Lys.</i>	
— Verbeteringswerken tussen de brug « Van Olsene » en Deinze (1 ^e fase)	50	— Travaux d'amélioration entre le pont « Van Olsene » et Deinze (1 ^{re} phase)	50

(in miljoenen)	—	(en millions)	—
— <i>Ringvaart om Gent.</i>		— <i>Canal circulaire de Gand.</i>	
— Aanleggen van de verharding van de exploitatiewegen (Tijarm, Scheldekanaal en Zuidervak) en van de ringwegen in het Zuidervak en in het Westervak op de van Gent afgekeerde oever (1 ^e fase)	15	— Pose du revêtement des voies d'exploitation (bras à marée, canal de l'Escaut et section Sud) et aménagement de la ceinture dans les sections Sud et Ouest sur la rive opposée à Gand (1 ^{re} phase)	15
— Bouwen van een keersluis K 2 op de Leie en verleggen van de Leie	50	— Construction d'une écluse de garde K 2 sur la Lys et déviation de la Lys	50
— <i>Kanaal Gent-Brugge-Oostende.</i>		— <i>Canal Gand-Bruges-Ostende.</i>	
— Verbredingswerken rechteroever Lovendegem-Merendree (2 ^e deel)	40	— Travaux d'élargissement rive droite Lovendegem-Merendree (2 ^e partie)	40
— Verharden van de opritten van de Bierstalbrug te Vinderhoute en van de brug te Lovendegem	20	— Revêtement des rampes du pont Bierstal à Vinderhoute et du pont de Lovendegem	20
— Afbreken van de brug te Lovendegem en bouwen van een kaaimuur	20	— Démolition du pont de Lovendegem et construction d'un mur de quai	20
— <i>Centrumkanaal.</i>		— <i>Canal du Centre.</i>	
— Voltooing van de sluis te Havré en bouw van een deel van het kanaal Obourg-Havré	270	— Achèvement de l'écluse de Havré et construction d'une partie du canal Obourg-Havré	270
— <i>Boven-Schelde.</i>		— <i>Haut-Escaut.</i>	
— Herkalibrering van het vak Asper-Semmerzake (2 ^e deel)	90	— Recalibrage de la section Asper-Semmerzake (2 ^e partie)	90
— Herkalibrering van het vak Asper-Zingem	140	— Recalibrage de la section Asper-Zingem	140
— Bouwen van een spoorbrug te Oudenaarde	50	— Construction d'un pont-rail à Audenarde	50
— Sluis te Antoing — Eletricité	15	— Ecluse d'Antoing — électrification	15
— <i>Kanaal Bossuit-Kortrijk.</i>		— <i>Canal Bossuit-Courtrai.</i>	
— Afbreken van de tunnel te Moen	120	— Démolition du tunnel de Moen	120
— <i>Kanaal Roeselare-Leie.</i>		— <i>Canal Roulers-Lys.</i>	
— Verbredingswerken opwaarts de sluis te Ooigem	40	— Travaux d'élargissement en amont de l'écluse d'Ooigem	40
— <i>Leie.</i>		— <i>Lys.</i>	
— Verbeteringswerken tussen de brug te Sint-Eloois-Vijve en de brug genaamd van Olsene (2 ^e fase)	95	— Travaux d'amélioration entre le pont de Sint-Eloois-Vijve et le pont dit « Van Olsene » (2 ^e phase)	95
— <i>Afleidingskanaal der Leie.</i>		— <i>Canal de dérivation de la Lys.</i>	
— Bouwen van een kaaimuur te Deinze	40	— Construction d'un mur de quai à Deinze	40
— <i>Dender.</i>		— <i>Dendre.</i>	
— Bouwen van een spoorbrug te Oudegem	30	— Construction d'un pont-rail à Oudegem	30
— Gedeeltelijke kalibrering van het vak Oudegem-Appels	20	— Calibrage partiel de la section Oudegem-Appels	20
— Brug te Erembodegem — Electromechanische uitrusting	15	— Pont d'Erembodegem — équipement électromécanique	15
Totaal Waterwegen	1 505	Total voies hydrauliques	1 505

	(in miljoenen)
IV. — <i>Herstel oorlogsschade.</i>	
— <i>Dender.</i>	
— Herbouwen van de brug te Erembodegem	10
— Herbouwen van de brug n° II te Geraardsbergen	10
— <i>De Pauwvertakking.</i>	
— Herbouwen van de De Pauwbrug te Gent	25
Totaal herstel oorlogsschade	45
<i>Samenvatting.</i>	
I. — <i>Wegen Wegenfonds</i>	420
II. — <i>E 3</i>	1 318
III. — <i>Waterwegen</i>	1 505
IV. — <i>Herstel oorlogsschade</i>	45
Algemeen totaal	3 288

5) Een lid vraagt of de 2 miljard frank die jaarlijks voorzien worden voor de haven van Zeebrugge-Brugge werkelijk zullen worden aangewend.

De Minister heeft bepaald dat in het « rolling program » voorkomende bedragen — telkens 2 miljard — zijn gesteund op een globale raming. De jaarlijks werkelijk vast te leggen kredieten kunnen vooraf onmogelijk juist bepaald worden. Vooreerst moeten studies en opmaak van uitvoeringsplannen en bestekken voldoende vlug vorderen. Maar vooral moeten de werken in zodanige uitvoeringsfasen worden verdeeld dat een rationele, continu aanbesluitende vooruitgang wordt geboekt in het tot standkomen van het uiteindelijk objectief.

Het feit dat jaarlijkse schijven van 2 miljard frank worden vooropgezet, is de concrete uitdrukking van de wil om Zeebrugge uit te bouwen tot een moderne zeehaven en dit de kortst mogelijke tijd.

6) In het vooruitzicht van de eventuele toetreding van Engeland tot de E. E. G., is een lid van oordeel dat het aantal kustvaarders met de dag zal toenemen; daartoe zullen de verschillende kusthaveens moeten klaar gemaakt worden.

Hij wenst te vernemen wat er wordt gedaan ten behoeve van :

- a) de industrie;
- b) het toerisme (yachting) in de kusthavens Oostende, Nieuwpoort en Blankenberge.

De Minister heeft de volgende nauwkeurigheden gegeven :

Haven van Oostende.

In de haven van Oostende worden werken gepland en uitgevoerd die een viervoudig doel nastreven, nl. de bevordering van de handel, de visserij, het personenverkeer met Engeland en het toerisme. Momenteel zijn volgende grote werken in uitvoering :

- bouwen van een nieuw Oosterstaketsel met verbreding van de havengeul;
- bouwen van een diepwaterkaai;

	(en millions)
IV. — <i>Réparation des dommages de guerre.</i>	
— <i>Dendre.</i>	
— Reconstruction du pont d'Erembodegem	10
— Reconstruction du pont n° II à Grammont	10
— <i>Embranchement De Pauw.</i>	
— Reconstruction du pont De Pauw à Gand	25
Total réparation des dommages de guerre	45
<i>Récapitulation.</i>	
I. — <i>Routes du Fonds des Routes</i>	420
II. — <i>E 3</i>	1 318
III. — <i>Voies hydrauliques</i>	1 505
IV. — <i>Réparation des dommages de guerre</i>	45
Total général	3 288

5) Un membre a demandé si les 2 milliards de francs prévus annuellement pour le port de Zeebrugge-Bruges lui seront réellement affectés ?

Le Ministre a précisé que les sommes — chaque fois 2 milliards — figurant au « rolling program » sont fondées sur une estimation globale. Les crédits à engager réellement chaque année ne peuvent pas être fixés à l'avance. Il faut en premier lieu que les études, l'élaboration des plans d'exécution et des cahiers de charges progressent assez rapidement. Mais il faut surtout que les travaux soient divisés en phases d'exécution telles que l'on enregistre une progression rationnelle, continue vers l'objectif final.

Le fait qu'une tranche de 2 milliards soit annuellement prévue est l'expression concrète de la volonté de faire de Zeebrugge un port moderne, et ceci dans les délais les plus brefs.

6) Dans la perspective de l'entrée éventuelle de l'Angleterre dans la C. E. E., un membre estime que le nombre de caboteurs augmentera de jour en jour et qu'il faudra y préparer les divers ports maritimes.

Il s'est enquis des réalisations au profit :

- a) de l'industrie;
- b) du tourisme (navigation de plaisance) dans les ports côtiers d'Ostende, Nieuport et Blankenberge ?

Le Ministre a fourni les précisions suivantes :

Port d'Ostende.

Au port d'Ostende, l'on a projeté et réalisé des travaux ayant un quadruple objectif : la promotion du commerce, de la pêche, du trafic passagers avec l'Angleterre et du tourisme. Sont actuellement en cours de réalisation les grands travaux suivants :

- construction d'une nouvelle estacade Est avec élargissement du chenal du port;
- construction d'un quai en eau profonde;

- bouwen van een nieuwe aanlegpost voor car-ferry;
- een progressieve verdieping van de haven.

Volgende grote werken zullen in een nabije toekomst aangevangen worden :

- bouwen van een verbindingssluis tussen het Montgomerydok en de Mercatordokken, met een algemene verbetering van de voorwaarden tot exploitatie van het zeestation : ferrydiensten en gewoon spoorwegverkeer;
- de verbreding en verdieping van het kanaal Brugge-Oostende, tussen Passendale en Sas Slijkens;
- bouwen van een nieuw visserijdok.

Kredieten worden ook voorzien voor de verbetering van de uitrusting van de handelshaven.

Haven te Nieuwpoort.

De Nieuwpoortse haven wordt in hoofdzaak uitgebouwd als visserijhaven en als jachthaven; in een mindere mate worden ook zekere nijverheids- en handelsdoeleinden gediend.

Volgende belangrijke werken zijn er thans in uitvoering :

- de bouw van een kaai muur op de rechteroever van de havengeul;
- de aanleg van een nijverheidsweg op dezelfde oever;
- een nieuwe jachthaven eveneens op de rechteroever ter hoogte van de Kromme Hoek.

De aanleg van een groen- en watersportzone wordt overwogen op de linkerover tussen het Kattesas en Nieuwpoortbad.

Te vermelden ook de belangrijke verbredingswerken op de IJzer tot aan de Uniebrug, ten einde de waterafvoer van deze rivier te verbeteren en waardoor tevens een ruime watersportbaan zal ontstaan.

In de toekomst is voorzien in de verdere uitbouw van een jachthaven van internationaal gehalte.

Haven te Blankenberge.

De haven te Blankenberge wordt uitgebouwd tot een gespecialiseerde toeristische haven.

Momenteel zijn in uitvoering :

- werken tot uitbreiding van de jachthaven;
- de bouw van een nieuw Westerstaketsel.

Overwogen wordt de jachthaven verder te ontwikkelen na beëindiging van de nieuwe weg over een gedeelte van de spuikom.

7) Een lid vraagt of het economisch verantwoord is meerdere containerhavens uit te bouwen.

In zijn antwoord wijst de Minister vooreerst op het steeds toenemend gebruik van laadkisten (« containers ») voor het vervoer van steeds meer diverse goederen. Deze techniek heeft op korte tijd een geweldige evolutie gekend en dit gelijktijdig in alle werelddelen. De vooruitzichten zijn zo dat over weinige jaren wellicht 75 % van alle stukgoederen per laadkist over zee zal worden vervoerd. Het is dan ook niet te verwonderen dat elke zeehaven in de wereld zich voorberedt op deze techniek en minstens één of twee aanlegplaatsen voor containerschepen inricht of heeft ingericht.

- construction d'un nouveau point d'accostage pour car-ferry;
- approfondissement progressif du port.

Les grands travaux suivants seront entamés dans un proche avenir :

- construction d'une écluse de liaison entre le bassin Montgomery et les bassins Mercator, comportant une amélioration générale des conditions d'exploitation de la gare maritime : services ferry et trafic ferroviaire ordinaire;
- élargissement et approfondissement du canal Bruges-Oostende entre Passendale et Sas Slijkens;
- construction d'un nouveau bassin de pêche.

Des crédits sont également prévus pour l'amélioration de l'équipement du port commercial.

Port de Nieuport.

Le port de Nieuport est surtout développé comme port de pêche et comme port de plaisance; des objectifs industriels et commerciaux seront réalisés dans une moindre mesure.

Les travaux importants suivants y sont actuellement en cours de réalisation :

- construction d'un mur de quai sur la rive droite du chenal;
- construction d'une route industrielle sur cette même rive;
- nouveau port de plaisance également sur la rive droite à hauteur du *Kromme Hoek*.

La construction d'une zone verte et d'une zone de sports nautiques est envisagée sur la rive gauche entre le *Kattesas* et Nieuport-Bains.

Il faut aussi mentionner les importants travaux d'élargissement de l'Yser jusqu'au pont de l'Union afin d'améliorer l'écoulement des eaux de ce fleuve, ce qui créera également un large plan d'eau pour les sports nautiques.

A l'avenir, il est prévu de continuer l'aménagement ultérieur d'un port de plaisance de dimensions internationales.

Port de Blankenberge.

Le port de Blankenberge est développé en vue de devenir un port touristique spécialisé.

Sont actuellement en cours d'exécution :

- des travaux d'extension du port de plaisance;
- la construction d'une nouvelle estacade Ouest.

Il est envisagé de poursuivre l'extension du port de plaisance, après l'achèvement de la nouvelle route sur une partie du bassin de chasse.

7) Un membre a demandé si la création de plusieurs ports pour conteneurs se justifie du point de vue économique.

Dans sa réponse le Ministre a souligné l'emploi de plus en plus généralisé de « containers » en vue du transport de marchandises de plus en plus diversifiées. Cette technique a connu une évolution extraordinaire en très peu de temps, et ce simultanément sur tous les continents. Les prévisions sont telles que, dans peu d'années peut-être, 75 % de toutes les marchandises seront transportées par mer dans des conteneurs. Il n'est pas étonnant dès lors que chaque port maritime dans le monde se prépare à l'utilisation de ces techniques et crée ou à créé au moins un ou deux embarcadères pour navires porte-conteneurs.

In eigen land was Antwerpen in dit opzicht baanbrekend. Niet minder dan zes volledig uitgeruste aanlegplaatsen werden door privé-firma's in het Churchilldok opgericht, terwijl de N. M. B. S. een terminus bouwde voor het behandelen van containers tussen kaai en spoor.

In Zeebrugge werd een volledig uitgeruste terminal ingericht door de Société Belgo-Anglaise des Ferry-boats (S. B. A.). Het ging toen om snel containervervoer tussen Engeland en België. Hier is het zo dat op korte afstanden bij voorkeur kleinere containerschepen worden gebruikt die uiteraard zeer vlug geladen en gelost kunnen worden, maar niettemin zo weinig mogelijk tijd op zee moeten doorbrengen. De keuze van Zeebrugge was volkomen normaal. Ook in Engeland heeft men niet Londen, maar wel het veel meer vooruitgeschoven gelegen Harwich aangeduid.

Sedert enkele maanden is er tussen enkele Westeuropese rederijen een samenwerking ontstaan met het oog op het tot stand komen van containervervoer op Australië. Na een prospectie van de verschillende mogelijkheden, hebben deze rederijen zelf beslist dat voor hun doeleinden Zeebrugge de best geschikte haven is in het land.

De Minister wijst vervolgens op de zeer beperkte ruimte die in de haven van Zeebrugge ter beschikking is. Dit noopt ertoe elke meter kaai maximaal te benutten.

Het is dan ook met dat doel dat hij in zijn hoedanigheid van voogdijminister, aan de Maatschappij voor Brugge Zeevaartinrichtingen de raad heeft gegeven er voor te zorgen dat in elk geval zou vermeden worden dat aan de bedoelde groep van reders een monopoliepositie zou worden toegekend. Zulks zou het geval zijn indien deze groep zijn eigen laadbruggen zou opstellen op een bepaalde plaats welke in concessie zou worden toegestaan. Er werd overeengekomen dat de S. B. A. de laadbruggen en alle nodige inrichtingen zal opstellen en uitbaten. Op die manier zullen latere containerlijnen aan dezelfde aanlegplaats kunnen meren, zodat in de toekomst een maximaal rendement verkregen zal worden.

De Minister geeft als zijn persoonlijke mening te kennen dat de exploitatie van dergelijke installaties in de havens best aan een openbaar organisme kan worden toevertrouwd.

Hij herhaalt dat ook hier beschouwingen van concurrentie uit den boze zijn.

b) Bevaarbare waterwegen.

1) Een lid wenst de stand van zaken te kennen i.v.m. de Schelde-Rijn-verbinding, meer bepaald wat de goedkeuring van het tracé betreft.

De Minister antwoordt dat het tracé van de Schelde-Rijnverbinding op Belgisch grondgebied vastgelegd is en door Nederland aanvaard. Het kanaal vertrekt uit het dok B 3 van de haven van Antwerpen in het verlengde van dit dok en buigt af naar het westen ter hoogte van de Belgisch-Nederlandse grens.

2) Een volgende spreker wijst erop dat de Belgische en Nederlandse kanalen netten praktisch evenwijdig lopen.

Hij dringt er dan ook op aan dat spoedig verbindingen zouden verwezenlijkt worden.

In dit verband vraagt hij welke de vooruitzichten zijn inzake de verwezenlijking van het Postelkanaal.

De Minister legt volgende verklaring af :

De aanleg van dit kanaal wordt van sommige zijden nog steeds bepleit. Het zou deel uitmaken van de vaarwegen van het Benelux-Middengebied. Dit legt uit waarom het nog steeds het voorwerp uitmaakt van besprekingen in de Economische Commissie van de Interparlementaire Beneluxraad.

Dans notre pays c'est Anvers qui a fait œuvre de pionnier. Pas moins de six embarcadères complètement équipés ont été construits par des firmes privées au bassin Churchill, tandis que la S. N. C. B. a construit un terminus pour la manutention de conteneurs entre le quai et la voie ferrée.

A Zeebrugge la société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats (S. B. A.) a construit un « terminal » complètement équipé. Il s'agissait en l'occurrence d'un transport rapide de conteneurs entre l'Angleterre et la Belgique. Sur des courtes distances la préférence est donnée aux petits navires porte-conteneurs, dont le chargement et le déchargement peuvent être effectué rapidement, mais qui doivent cependant rester le moins de temps possible en mer. Le choix de Zeebrugge était tout à fait normal. En Angleterre également ce n'est pas Londres qui a été choisi mais bien Harwich, port qui est situé plus en avant.

Depuis plusieurs mois une collaboration est née entre quelques armements d'Europe occidentale en vue d'assurer des transports vers l'Australie au moyen de conteneurs. Après une prospection des différentes possibilités, ces armements ont décidé eux-mêmes que Zeebrugge est, dans notre pays, le port le plus adéquat.

Le Ministre a souligné ensuite l'aire très limitée disponible dans le port de Zeebrugge. Cette constatation incite à une utilisation maximale de chaque mètre de quai. C'est dès lors dans ce but qu'en sa qualité de Ministre chargé de la tutelle il a conseillé à la « Maatschappij der Brugse zeevaartinrichtingen » de veiller en tous cas à ce que ledit groupe d'armateurs n'obtiennent pas une position monopolisante, ce qui serait le cas si ce groupe construisait ses propres ponts de chargement dans un endroit déterminé, donné en concession. Il a été convenu que la S. B. A. construira et exploitera les ponts de chargement et toutes les installations nécessaires. Les futures lignes pour le transport par conteneurs pourront utiliser le même embarcadère, de sorte qu'un rendement maximal sera ainsi obtenu à l'avenir.

Le Ministre a déclaré qu'il estime personnellement qu'il serait préférable de confier l'exploitation de pareilles installations portuaires à des organismes publics.

Il a répété que dans ce domaine également les considérations de concurrence sont à déconseiller.

b) Voies navigables.

1) Un membre a demandé où en est le problème de la liaison Escaut-Rhin, plus particulièrement en ce qui concerne l'approbation du tracé.

Le Ministre a répondu que le tracé de la liaison Escaut-Rhin en territoire belge a été fixé et accepté par les Pays-Bas. Le canal part du bassin B 3 du port d'Anvers, dans le prolongement de ce même bassin, pour dévier ensuite vers l'ouest à hauteur de la frontière belgo-néerlandaise.

2) L'orateur suivant a fait remarquer que les réseaux de canaux belges et néerlandais sont pratiquement parallèles.

Il souhaite dès lors qu'on réalise rapidement des voies de liaison.

A ce propos, il a demandé quelles sont les prévisions en ce qui concerne la réalisation du canal de Postel.

Le Ministre a fait la déclaration suivante :

Certains milieux préconisent encore toujours le creusement de ce canal. Il ferait partie des voies navigables du réseau central du Benelux. C'est la raison pour laquelle il fait encore l'objet de discussions au sein de la Commission économique du Conseil interparlementaire de Benelux.

Aangestipt mag wel dat een globale studie heeft doen uitschijnen dat de rentabiliteit ervan eerder twijfelachtig zal zijn en dat deze waterweg nooit een primair karakter kan verkrijgen. België wordt geconfronteerd met belangrijke werken op zijn waterwegennet die nog een ernstige financiële inspanning vergen en die zeker voorrang verdienen op de realisatie van het Postelkanaal.

3) Door de aanleg van het kanaal Oelegem-Zandvliet zullen heelwat onteigeningen gebeuren. Een lid vraagt of het tracé van dit kanaal nu reeds definitief vastligt.

De Minister antwoordt dat de studie van de rentabiliteit van het definitief en gedetailleerd tracé van het ontworpen kanaal nog aan de gang is. Daarbij wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met al de desiderata die hem ter kennis werden gebracht en die, hetzij het algemeen belang, hetzij de bescherming van parken en reservaten op het oog hebben.

Inmiddels wordt een voorlopig tracé voorbehouden en de gronden van de daartoe in aanmerking genomen kanaalzone zijn met een bouwverbod bezwaard. Dit voorlopig tracé is steeds voor aanpassingen vatbaar, voor zover het algemeen belang en de economische rentabiliteit daarbij gediend zijn.

Er dient op gewezen te worden dat het kanaal pas na de voltooiing van de moderniseringswerken op het Albertkanaal moet gerealiseerd zijn, m.a.w. op het ogenblik dat de duwkonvoien op dit kanaal kunnen worden toegelaten, d.i. ten vroegste in 1976.

4) Een lid vraagt inlichtingen over de aanleg van het Baalhoekkanaal.

De Minister wijst erop dat het eigenlijke Baalhoekkanaal slechts een onderdeel is van het volledige plan van werken ter ontsluiting van industrie- en havenactiviteiten van het gebied gelegen ten oosten van de weg Vrasene-Kieldrecht en ten noorden van de kustbaan Antwerpen-Zelzate-Oostkust.

Zoals bekend zal aan zeeschepen toegang verleend worden tot dit gebied via twee zeesluizen waarvan één gelegen op Belgische bodem ten zuiden van Fort St. Marie en ten noorden van de gemeentekom van Kallo, en één op Nederlandse bodem nabij Baalhoek.

Wat de sluis te Kallo betreft, zijn de vooruitzichten zeer gunstig. Het krediet van 950 miljoen frank dat voorkomt op artikel 73.07 van deze begroting is in hoofdzaak bestemd voor de aanbesteding van de werken van burgerlijke bouwkunde van deze sluis.

Door de Dienst Ontwikkeling Linker Scheldeoever te St-Niklaas wordt op dit ogenblik ijverig gewerkt aan de opmaak van de aanbestedingsplannen en -bestekken. De aanbesteding mag verwacht worden in het vierde trimester van dit jaar, zodat de werken in het voorjaar van 1971 zullen aanvangen. Terloops weze nog gezegd dat de nodige terreinen op dit ogenblik in onteigening liggen in het kader van het onteigeningsbesluit van december 1969.

Het bouwen van de zeesluis op Nederlandse bodem en de aanleg van het geplande verbindingskanaal tussen deze sluis en het haven- en industriegebied op eigen grondgebied is afhankelijk van het totstandkomen van een verdrag met Nederland. Zodra dit verdrag zal gesloten zijn, zal een juiste planning en timing kunnen afgesproken worden met Nederland, dat in elk geval zal optreden als bouwheer voor het gedeelte dat op Nederlands grondgebied zal gelegen zijn. Het is te vroeg om een timing voorop te stellen, maar van Belgische zijde zal er in elk geval geen budgettair probleem bestaan aangezien in het vijfjarenplan 1971-1975 onder artikel 53.01 ruime kredieten voorhanden zijn voor het financieren van de werken op Nederlandse bodem.

Il convient cependant de remarquer qu'il résulte d'une étude d'ensemble que la rentabilité paraît plutôt douteuse et que cette voie d'eau n'aura jamais un caractère primaire. La Belgique est confrontée avec des travaux hydrauliques importants qui requièrent un effort financier sérieux et méritent certainement d'avoir la priorité sur la réalisation du canal de Postel.

3) Le creusement du canal Oelegem-Zandvliet requerra des expropriations importantes. Un membre a demandé si le tracé de ce canal a d'ores et déjà été définitivement arrêté.

Le Ministre a répondu que l'étude de la rentabilité du tracé définitif et détaillé est encore en cours. Il y est évidemment tenu compte de tous les desiderata qui ont été portés à sa connaissance et qui visaient, soit l'intérêt général, soit la protection des parcs et des réserves naturelles.

Entre-temps, un tracé provisoire a été réservé et les terrains de la zone du canal prise en considération sont frappés d'une interdiction de bâtir. Ce tracé provisoire est toujours susceptible d'adaptations, pour autant que ces dernières soient profitables à l'intérêt général et à la rentabilité économique.

Il convient de faire remarquer que le canal ne doit être achevé qu'après la réalisation des travaux de modernisation du canal Albert, c'est-à-dire au moment où les convois poussés pourront être admis sur ce canal, soit au plus tôt en 1976.

4) Un membre a demandé des renseignements au sujet du creusement du canal de Baalhoek.

Le Ministre a souligné que le canal de Baalhoek proprement dit ne constitue qu'une partie du plan d'ensemble des travaux visant à ouvrir aux activités industrielles et portuaires la région située à l'est de la route Vrasene-Kieldrecht et au nord de la route du littoral Anvers-Zelzate-Oostkust.

Comme on sait, les navires auront accès à cette région grâce à deux écluses maritimes dont l'une est située en territoire belge au sud du Fort Ste-Marie et au nord du centre de la commune de Kallo et l'autre en territoire néerlandais, près de Baalhoek.

Pour ce qui concerne l'écluse de Kallo, les prévisions sont très favorables. Le crédit de 950 millions de francs inscrit à l'article 73.07 du présent budget est destiné principalement à l'adjudication des travaux de génie civil de cette écluse.

Actuellement, le Service de développement de la rive gauche de l'Escaut, établi à Saint-Nicolas, s'occupe activement de la préparation des plans et cahiers de charges de l'adjudication. Cette adjudication peut être escomptée pour le quatrième trimestre de l'année en cours, ce qui permettra d'entamer les travaux au printemps de 1971. Il convient de signaler incidemment que les terrains requis sont actuellement en voie d'expropriation dans le cadre de l'arrêté d'expropriation de décembre 1969.

La construction de l'écluse maritime en territoire néerlandais et le creusement du canal de liaison projeté entre cette écluse et l'aire portuaire et industrielle en territoire national sont tributaires de la conclusion d'un traité entre la Belgique et les Pays-Bas. Dès que ce traité aura été conclu, l'on pourra convenir d'un plan et calendrier précis, les Pays-Bas intervenant en tout cas comme maître de l'ouvrage pour la partie des travaux qui se situe sur leur territoire. Il est trop tôt pour établir dès à présent la chronologie des travaux, mais du côté belge il n'y aura de toute manière aucun problème budgétaire, des crédits substantiels étant prévus au plan quinquennal 1971-1975, à l'article 53.01, en vue du financement des travaux en territoire néerlandais.

De onderhandelingsdelegaties welke belast zijn met het opstellen van een ontwerp van verdrag, hebben reeds heel wat werk geleverd. Er wordt voorts naar gestreefd nog dit jaar te komen tot het sluiten van een verdrag tussen België en Nederland.

5) Een lid ondervraagt de Minister over de verbreding van het Centrumkanaal. Zal men tot in 1976 dienen te wachten vooraleer het niveauverschil te Houdeng wordt verholpen? Ook stelt hij vragen omtrent de modernisering van de Maas en de bouw van stuwdammen op de Eau d'Heure en de Lesse.

De Minister bevestigt dat de werken aan het Centrumkanaal zullen worden voortgezet van Bergen tot Houdeng en van La Louvière tot Strépy-Bracquegnies ten einde de verbredingswerken in hun geheel te voltooien in het raam van het programma 1971-1975. Alle industriezones ten oosten van Bergen en ten westen van La Louvière, met inbegrip van de zone Strépy-Bracquegnies, zullen zodoende worden aangedaan.

Hij kan nochtans niet beloven dat het hellend vlak van Houdeng zal worden uitgevoerd in het raam van het programma 1971-1975. Veeleer is hij de mening toegedaan dat de definitieve studie van dit hellend vlak eventueel slechts zal kunnen worden aangevat nadat het hellend vlak van Ronquières verscheidene jaren zal gewerkt hebben. Die beslissing zal dus pas later kunnen worden genomen.

De bedoelde bouw zal overigens moeten gestaafd zijn door economische studies inzake rentabiliteit. Het blijkt immers dat de stijging van het verkeer op het kanaal Charleroi-Brussel betrekkelijk gering is. De Minister wenst derhalve momenteel geen verbintenis aan te gaan om een tweede reuzewerk van die aard uit te voeren zonder technische en economische waarborgen.

Vervolgens verschaft de Minister nog de volgende inlichtingen :

1°) *Albertkanaal.*

Het budgettair vijfjarenprogramma 1971-1975 is opgesteld met de zorg om de verbreding en de modernisering van het Albertkanaal chronologisch te spreiden, rekening houdend met :

- de moeilijkheden en de termijnen van uitvoering;
- de omvang van de studies en ontwerpen die moeten worden uitgewerkt;
- de financiële mogelijkheden.

Hoewel de laatste aanbestedingen volgens dit programma in 1974 plaats moeten vinden voor het Albertkanaal en in 1975 voor het kanaal Oelegem-Zandvliet (dat het eerstgenoemde aanvult), mag niet uit het oog worden verloren dat die werken uitvoeringstermijnen van 36 maanden vergen (zoals voor de sluis van Wijnegem, bijv.).

2°) *Maas.*

Bij de modernisering van de Maas zal worden opgeklommen van de benedenstroom naar de bovenstroom, precies zoals dat soort werken moet worden uitgevoerd.

Tijdens de jaren 1971-1975 zijn geen moderniseringswerken gepland tussen Namen en Givet, daar die periode zal worden besteed aan de modernisering van de Maas tussen Hoei en Namen.

In de loop van de jaren 1975-1980 zal de modernisering tussen Namen en Givet worden aangevat, waarbij de werken geleidelijk van uit Namen zullen opklimmen.

Les délégations chargées de négocier un projet de traité ont déjà fourni un travail considérable. Des efforts sont tentés afin de conclure un traité entre la Belgique et les Pays-Bas avant la fin de l'année.

5) Un membre a interrogé le Ministre concernant l'élargissement du canal du Centre. Faudra-t-il attendre jusqu'en 1976 pour racheter la chute de Houdeng? Il a également interrogé le Ministre concernant les travaux de modernisation de la Meuse et la construction de barrages sur l'Eau d'Heure et la Lesse.

Le Ministre a confirmé que les travaux au canal du Centre seront poursuivis de Mons à Houdeng et de La Louvière à Strépy-Bracquegnies, de façon à terminer l'ensemble de l'élargissement dans le cadre du programme 1971-1975. Toutes les régions industrielles situées à l'est de Mons et à l'ouest de La Louvière, y compris la zone de Strépy-Bracquegnies, seront ainsi desservies.

Il n'a pu toutefois promettre l'exécution du plan incliné de Houdeng dans le cadre du programme 1971-1975. Il estime, au contraire, que ce n'est qu'après plusieurs années de fonctionnement du plan incliné de Ronquières que l'on pourra lancer éventuellement les études définitives du plan incliné de Houdeng. Une telle décision est donc à prendre plus tard.

Il conviendra également d'appuyer cette réalisation sur des études économiques de rentabilité. Il s'avère, en effet, que l'augmentation du trafic sur le canal Charleroi-Bruxelles est relativement minime. Le Ministre ne désire pas s'engager actuellement à réaliser un second travail d'une telle envergure sans disposer de toutes les garanties techniques et économiques.

Le Ministre a également fourni les indications suivantes :

1°) *Canal Albert.*

Le programme budgétaire quinquennal 1971-1975 est dressé avec le souci de répartir les travaux d'élargissement et de modernisation du canal Albert dans le temps, en tenant compte :

- des difficultés et des délais d'exécution;
- du volume des études et des projets à mettre au point;
- des possibilités financières.

Si toutefois ce programme prévoit les dernières adjudications en 1974 pour le canal Albert et en 1975 pour le canal Oelegem-Zandvliet (qui est son complément), il ne faut pas perdre de vue que pour ces travaux des délais de 36 mois (écluse de Wijnegem p. ex.) sont indispensables.

2°) *Meuse.*

Les travaux de modernisation de la Meuse se réaliseront en remontant de l'aval vers l'amont, ainsi que cela s'impose pour ce genre de travaux.

Au cours des années 1971-1975, aucun travail de modernisation n'est prévu entre Namur et Givet, cette période étant consacrée à la modernisation de la Meuse entre Huy et Namur.

Au cours des années 1975-1980, la modernisation entre Namur et Givet sera entamée, les travaux se réalisant progressivement en remontant la Meuse au départ de Namur.

3°) *Stuwdammen.*

Het programma 1971-1975 omvat :

a) in 1971, de kredieten nodig voor de bouw van het stuwdammencomplex dat gepland is op de Eau d'Heure te Silenrieux;

b) in 1972 en 1973, de kredieten nodig voor het bouwen van de geplande stuwdam op de Lesse te Daverdisse;

c) in 1974 en 1975, de kredieten nodig voor het bouwen van een andere stuwdam op een bijrivier van de Maas.

De vestigingsplaats zal afhangen van de aan de gang zijn studies;

d) in 1975, de kredieten nodig tot het voltooien van de stuwdam op de Lesse te Daverdisse.

In de huidige stand van zaken zouden in het programma 1975-1980 alleen de kredieten moeten worden uitgetrokken die nodig zijn om de werken sub c) te voltooien.

6) Een lid verwondert er zich over dat de kredieten voor de kalibrering van de Leie verminderd werden.

Antwoord :

Het is werkelijk voorbarig geweest dat bepaalde kringen in Zuid-West-Vlaanderen werd beweerd dat de kredieten voor de werken aan de Leie werden besnoeid. De cijfers die daarbij geciteerd werden, komen voor in een werkdocument dat ondertussen volledig voorbijgestreefd is.

De werken uit te voeren voor de verbetering en de modernisering van de Leie genieten nog steeds een voorrang in het kader van het algemeen programma betreffende de modernisering van het waterwegennet in West-Vlaanderen.

In de uitgave 1971-1975 van het « rolling program » komen kredieten voor die niet kleiner zijn dan deze welke in het zesjarenplan 1970-1975 te vinden waren.

7) Een lid doet opmerken dat de bediening van belangrijke sluizen en stuwen nog altijd met de hand of half automatisch gebeurt. Eveneens is het doorgeven van informatie inzake het voortplanten van de was op de rivieren niet eens aangepast aan de moderne technieken. Wat wordt er in dit opzicht ondernomen ?

De Minister verklaart dat het Bestuur voor de electriciteit en de electromechanika (B. E. E.) dat ressorteert onder het Ministerie van Openbare Werken, voor 6 mei e.k. een openbare aanbesteding heeft uitgeschreven voor de levering en de installatie van een electromechanische uitrusting voor de bediening van de stuwkleppen op de Boven-Dijle te Mechelen.

Deze aanbesteding maakt deel uit van een uitgebreider programma tot modernisering van de stuwen en sluizen op alle waterwegen van het land die door de Staat worden beheerd (kanalen, waterwegen, enz.) De administratie heeft een programma opgemaakt ter verwezenlijking van een systeem van toezicht en controle op het waterpeil in elk pand (afstand tussen twee stuwen of sluizen). In de laatste fase wordt de afstandbediening van de kleppen tussen de panden voorzien.

Het doel van het programma is de waterafvoer te regulariseren en daardoor de grootst mogelijke scheepvaartveiligheid te waarborgen. Daartoe zal het nieuw toezichtstelsel de wassen van waterlopen kunnen voorzien en tegengaan.

Bovenal zal de installatie van een centrale « dispatching » nodig zijn; deze zal een elektronisch blok (computer) om-

3°) *Barrages-réservoirs.*

Le programme 1971-1975 prévoit :

a) en 1971, les crédits nécessaires à la construction du complexe de barrages-réservoirs sur l'Eau d'Heure à Silenrieux;

b) en 1972 et 1973, les crédits nécessaires à la construction du barrage-réservoir sur la Lesse à Daverdisse;

c) en 1974 et 1975, les crédits nécessaires à la construction d'un autre barrage-réservoir sur un affluent de la Meuse.

Le site à retenir dépendra des études en cours;

d) en 1975, les crédits nécessaires aux travaux de parachèvement du barrage-réservoir sur la Lesse à Daverdisse.

Comme les choses se présentent actuellement, seuls les crédits nécessaires à l'achèvement des travaux cités ci-dessus au c) devraient être inscrits au programme 1975-1980

6) Un membre s'étonne de la réduction des crédits prévus pour le calibrage de la Lys.

Réponse :

Les affirmations lancées par certains milieux du Sud de la Flandre occidentale, selon lesquelles les crédits prévus pour les travaux de la Lys auraient été réduits étaient pour le moins prématurées. Les chiffres cités figurent dans un document de travail qui, depuis lors, est complètement dépassé.

Les travaux à exécuter en vue de l'amélioration et de la modernisation de la Lys continuent de bénéficier de la priorité dans le cadre du programme général de modernisation du réseau des voies navigables de la Flandre occidentale.

Dans la version 1971-1975 du « rolling program » figurent des crédits qui ne sont pas inférieurs à ceux qui étaient inscrits dans le plan de six ans 1970-1975.

7) Un membre a fait observer que le fonctionnement des écluses et barrages importants doit encore être assuré par des manœuvres à la main ou semi-automatiques. De même, la transmission des informations sur la progression des crues des rivières ne se fait pas selon des techniques modernes. Quelles sont les mesures prises en ce domaine ?

Le Ministre a déclaré que l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique (A. E. E.), qui relève du Ministère des Travaux publics, a lancé pour le 6 mai prochain une adjudication publique en vue de la livraison et de l'installation d'un équipement électromécanique destiné au service des hausses de barrage sur la Haute-Dyle, à Malines.

Cette adjudication fait partie d'un programme plus large de modernisation des barrages et des écluses sur toutes les voies hydrauliques du pays gérées par l'Etat (canaux, rivières, etc.). L'administration a élaboré un programme assurant un système de surveillance et de contrôle du niveau de l'eau dans chaque bief (distance entre deux barrages ou deux écluses). La dernière phase prévoit la commande à distance des hausses entre les biefs.

Le but du programme est de régulariser l'écoulement des eaux et, partant, de garantir à la navigation la plus grande sécurité possible. A cet effet, le nouveau système de surveillance pourra prévoir les crues éventuelles des cours d'eau et y faire face.

L'installation d'un « dispatching » central, coiffant le tout, sera nécessaire : celui-ci comprendra un bloc élec-

vatten dat verbonden is met eindposten (electromechanische uitrusting van de kleppen).

In februari jl. werd aan een Duitse firma van electrische apparaten een bestelling gedaan voor de bouw en de installatie van dit complex.

Het geheel zal omstreeks medio 1971 geleverd en operationeel moeten zijn, zo wordt op de B. E. E. verklaard. Het zal geïnstalleerd worden bij het Ministerie van Openbare Werken, Wetstraat, te Brussel.

Naast de werken te Mechelen werd in december 1969 een programma van electromechanische uitrusting van de kleppen en vakken (voor het automatisch meten van het waterpeil) op de Boven-Samber en de Maas aanbesteed. Dit programma bestaat uit het leggen van kabels voor de overzending van de gegevens naar het centrum te Brussel. De apparaten die hiervoor nodig zijn, worden momenteel in de fabriek vervaardigd.

Een tweede fase die eerstdaags wordt aanbesteed, omvat de installatie van gelijkaardige uitrustingen op de Boven-Schelde, de Leie en de Dender. De installatie van een systeem van vlotters die het waterpeil automatisch controleren, maakt deel uit van deze programma's.

Bij de verwezenlijking ervan zullen alle inlichtingen betreffende de schommelingen van het waterpeil in een groot aantal vakken overgeseind kunnen worden naar de centrale post te Brussel. Nadat de computer deze gegevens zal verwerkt hebben, zullen maandelijks en jaarlijkse statistieken over deze schommelingen opgemaakt worden, waardoor het fenomeen van de wassen van het water beter zal kunnen bestudeerd worden.

Na een min of meer lange inwerktijd zal de computer sommige wassen kunnen voorzien en zeer vlug veiligheidsmaatregelen kunnen aanbevelen (opening van de kleppen, enz.).

Later zal de computer, door dag en nacht functioneren en zelf de opening en de sluiting van de kleppen kunnen bevelen. Dit laatste zal slechts mogelijk zijn aldus het B. E. E., wanneer alle betrokken vakken uitgerust zullen zijn met de aangepaste electromechanische apparatuur.

8) Een lid wenst te vernemen waar de brug van Oudenaarde-Centrum zal ingepast worden.

De Minister herinnert er aan dat de modernisering van de Boven-Schelde voor schepen van 1 350 ton — werk dat prioritair is onder vele oogpunten — de opruiming vergt van de veel te smalle hefbrug nummer II aan de Louise-Mariekaai te Oudenaarde. Er kan dus in elk geval geen sprake van zijn de huidige brug te behouden. Na een aanbesteding en een heraanbesteding van een nieuwe, moderne hefbrug, welke voorzien werd op dezelfde plaats als de huidige brug, werd vooral wegens de kostprijs, welke tot 80 miljoen F was opgelopen, definitief afgezien van het bouwen van een beweegbaar kunstwerk. De redenen daartoe werden in antwoord op een parlementaire vraag voldoende uiteengezet. Op dit ogenblik bestaat nog altijd de bedoeling in de onmiddellijke omgeving van de hefbrug n° II een nieuwe oeververbinding te bouwen, hetzij onder de vorm van een vaste brug, hetzij onder de vorm van een tunnel.

Een doorgedreven studie heeft onlangs uitgewezen dat een tunnel niet alleen uitermate duur zou uitvallen, maar vooral onaanvaardbare verkeerstechnische eigenschappen zou vertonen. Het vaste-brugontwerp is zowel wat de prijs als de karakteristieken aanvaardbaar. De voorkeur van de Minister gaat op dit ogenblik naar dit laatste ontwerp. Voorafker een definitief standpunt in te nemen wenst hij het advies te kennen van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen over de vraag of het ontwerp dat werd ingestudeerd, onder esthetisch oogpunt verenigbaar is met de nabijgelegen Pamelekerk. Een volledig dossier hierover zal zo spoedig mogelijk aan de K. C. M. L. overgemaakt worden.

tronique (ordinateur) relié à des postes terminaux (équipement électromécanique des hausses).

Dès février dernier, une commande a été passée à une firme allemande d'appareillage électronique en vue de la construction et de l'installation de ce complexe.

Selon l'A. E. E., l'ensemble devra être livré et être opérationnel vers le milieu de 1971. Il sera installé au Ministère des Travaux publics, rue de la Loi, à Bruxelles.

Outre les travaux à Malines, un programme d'équipement électromécanique des hausses et des sections pour le mesurage automatique du niveau de l'eau sur la Haute-Sambre et la Meuse a été mis en adjudication en décembre 1969. Ce programme consiste en la pose de câbles destinés à la transmission des données au centre de Bruxelles. Les appareils requis sont actuellement en cours de fabrication.

Une deuxième phase, mise en adjudication dans les prochains jours, comprend l'installation d'équipements analogues sur le Haut-Escaut, la Lys et la Dendre. L'installation d'un système de flotteurs, contrôlant automatiquement le niveau de l'eau, fait partie de ces programmes.

Grâce à ceux-ci, tous les renseignements relatifs aux fluctuations du niveau de l'eau dans un grand nombre de sections pourront être transmis au poste central de Bruxelles. Après traitement des données par l'ordinateur, des statistiques mensuelles et annuelles de ces fluctuations seront dressées, ce qui permettra de mieux étudier le phénomène des crues.

Après une période de rodage plus ou moins longue, l'ordinateur pourra prévoir certaines crues et conseiller très rapidement des mesures de précaution (ouverture des hausses, etc.).

Ultérieurement, l'ordinateur pourra même, en fonctionnant jour et nuit, commander l'ouverture et la fermeture des hausses. Cette dernière opération ne sera possible, selon l'A. E. E., que lorsque toutes les sections visées seront équipées de l'appareillage électromécanique approprié.

8) Un membre a demandé où se situera le pont d'Audenarde-Centre.

Le Ministre a rappelé que la mise du cours supérieur de l'Escaut au gabarit de 1 350 tonnes, réalisation prioritaire à de nombreux points de vue, exige la démolition du pont levant numéro II, qui est situé quai Louise-Marie à Audenarde et est devenu beaucoup trop étroit. Il ne peut donc en aucun cas être question de conserver le pont actuel. Après adjudication et réadjudication d'un nouveau pont levant moderne, prévu au même endroit que le pont actuel, il a été renoncé définitivement à la construction d'un ouvrage d'art mobile, principalement en raison du coût, qui atteignait finalement 80 millions de francs. Les raisons en ont suffisamment été exposées dans la réponse à une question parlementaire. Actuellement, l'intention est encore toujours de construire à proximité immédiate du pont numéro II une nouvelle liaison, soit sous la forme d'un pont fixe, soit sous la forme d'un tunnel.

Une étude approfondie a montré récemment qu'un tunnel se révélerait non seulement exagérément onéreux, mais présenterait surtout des caractéristiques inacceptables du point de vue de la technique de la circulation. Par contre, le projet de pont fixe est acceptable, tant en ce qui concerne le prix que les caractéristiques. A l'heure actuelle, la préférence du Ministre va à ce dernier projet. Avant d'adopter une position définitive, il désire connaître l'avis de la Commission royale des monuments et des sites sur la question de savoir si le projet étudié est compatible, du point de vue esthétique, avec l'église de Pamel, toute proche. Un dossier complet sera transmis aussi rapidement que possible à la C. R. M. S.

Verder herinnert de Minister er aan dat een tweede vaste brug zal worden gebouwd naast de spoorbrug in de lijn Oudenaarde-Aalst. Een derde, voor lokaal verkeer, in het verlengde van de Bekstraat, wordt op dit ogenblik ingestudeerd.

9) Een lid wenst te weten wanneer de brug over de Dender te Dendermonde zal gebouwd worden.

De Minister wijst erop dat de werken voor de realisatie van de nieuwe Dendermonding in de derde fase van uitvoering zijn. Eenmaal gerealiseerd zullen de bestaande bruggen te Dendermonde niet meer moeten bewogen worden.

In de begroting voor 1970 werd een krediet uitgetrokken van 35 miljoen F voor een oeververbinding te Appels, d.i. over de nieuwe Dendermonding.

D. — Gebouwen.

1) Een lid vraagt welke maatregelen er getroffen werden inzake brandveiligheid in de gebouwen sedert de brand van de « Innovation » te Brussel in 1967.

De Minister verklaart in dit verband dat voor de Rijksgebouwen die onder de bevoegdheid van het Bestuur der Gebouwen ressorteren, er sedert 20 jaar maatregelen getroffen worden, die steeds verbeterd worden.

De plannen worden voorgelegd aan een deskundige van de interministeriële brandcommissie. Anderzijds wordt de opleiding verzekerd van de techniek van het Bestuur om, zelfs vóór dat zij bekendgemaakt zijn, de maatregelen te eerbiedigen die het voorwerp uitmaken van de in voorbereiding zijnde Belgische normen.

Het Ministerie van Arbeid en Tewerkstelling heeft een artikel 52 laten verschijnen (*Staatsblad* van 17 mei 1968) betreffende de veiligheidsmaatregelen inzake brand die getroffen moeten worden in de geklasseerde gebouwen die voor het publiek toegankelijk zijn.

Het Ministerie van Volksgezondheid heeft een koninklijk besluit uitgevaardigd (*Staatsblad* van 13 juli 1967) tot vaststelling van de veiligheidsnormen waaraan de rustoorden voor bejaarden moeten voldoen.

Op het Ministerie van Binnenlandse Zaken werd een interministeriële commissie opgericht bij koninklijk besluit van 24 mei 1968 om de maatregelen te coördineren die getroffen worden door de verschillende ministeriële departementen. Tot nu toe is de bedrijvigheid van deze interministeriële commissie beperkt gebleven tot het onderzoeken van zekere wijzigingen voorgesteld door het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid aan het hierboven vermeld artikel 52 van het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming.

Wat de privé-gebouwen betreft, zijn er tot nu toe nog geen officiële maatregelen uitgevaardigd. Deze officiële maatregelen zouden het voorwerp moeten uitmaken van het type-reglement inzake bouwpolitie waarvan sprake in artikel 59 van de wet van 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de Stedebouw. Dit bouwpolitie-reglement is nog niet verschenen.

In afwachting van het verschijnen van dit bouwpolitie-reglement werd door het Ministerie van Openbare Werken de omzendbrief nr. 50-1 van 4 augustus 1967 aan de gemeentebesturen gericht waarin aanbevelingen voorkomen betreffende de hoogbouw op hun grondgebied. Deze aanbevelingen werden door omzendbrief nr. 50-2 van 30 maart 1968 aangevuld ten einde de draagwijdte van de eerste aanbeveling te verduidelijken.

Omsendbrief nr. 50-3 van 4 april 1968 gericht tot de provinciale directies van het Bestuur van de Stedebouw en de

Le Ministre a également rappelé qu'un deuxième pont fixe sera construit le long du pont-rail de la ligne Aude-narde-Alost. Un troisième ouvrage d'art, destiné à la circulation locale dans le prolongement de la *Bekstraat*, est actuellement à l'étude.

9) Un membre aimerait savoir quand sera construit le pont sur la Dendre à Termonde.

Le Ministre fait remarquer que les travaux afférents à la réalisation d'une nouvelle embouchure de la Dendre se trouvent actuellement dans la troisième phase d'exécution. A la fin de ceux-ci, les ponts existants de Termonde ne devront plus être levés.

Un crédit de 35 millions a été inscrit au budget de 1970 afin de réaliser une nouvelle liaison entre les deux rives à Appels, celle-ci devant enjambrer la nouvelle embouchure de la Dendre.

D. — Bâtiments.

1) Un membre a demandé quelles sont les mesures de protection contre les incendies qui ont été prises dans les bâtiments depuis l'incendie de l'« Innovation » à Bruxelles en 1967 ?

Le Ministre a répondu qu'en ce qui concerne les bâtiments de l'Etat qui sont du ressort de l'Administration des Bâtiments, des mesures sont prises depuis 20 ans et qu'elles sont constamment améliorées.

Les plans sont soumis à un expert de la Commission interministérielle des incendies. D'autre part, l'on assure la formation des techniciens de l'Administration afin d'appliquer, dès avant leur publication, les mesures qui feront l'objet des normes belges qui sont en préparation.

Le Ministère de l'Emploi et du Travail a fait paraître un article 52 (*Moniteur belge* du 17 mai 1968) concernant les mesures de protection contre les incendies qui doivent être prises dans les bâtiments classés accessibles au public.

De son côté le Ministère de la Santé publique a publié un arrêté royal (*Moniteur belge* du 13 juillet 1967) fixant les normes de sécurité auxquelles doivent répondre les maisons de repos pour personnes âgées.

Par l'arrêté royal du 24 mai 1968 une Commission interministérielle a été créée au Ministère de l'Intérieur en vue de la coordination des mesures prises par les différents départements ministériels. Jusqu'à présent l'activité de cette Commission interministérielle s'est limitée à l'examen de certaines modifications apportées par le Ministère de l'Emploi et du Travail à l'article 52 précité du Règlement général pour la protection du travail.

Pour ce qui concerne les bâtiments privés, aucune mesure officielle n'a été édictée jusqu'à présent. Ces mesures officielles devraient faire l'objet du règlement-type sur les bâtisses dont question à l'article 59 de la loi de 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Ce règlement sur les bâtisses n'a pas encore paru.

Dans l'attente de sa publication, le Ministère des Travaux publics a adressé aux administrations communales la circulaire n° 50-1 du 4 août 1967 contenant des recommandations relatives aux constructions en hauteur érigées sur leur territoire. Ces recommandations ont été complétées par la circulaire n° 50-2 du 30 mars 1968, afin de préciser la portée de la première recommandation.

La circulaire n° 50-3, du 4 avril 1968, adressée aux directions provinciales de l'Administration de l'Urbanisme et de

Ruimtelijke Ordening verstrekt toelichtingen aangaande omzendbrief nr. 50-2.

Niettemin, rekening houdend eensdeels met de werkzaamheden van het Belgisch Instituut voor Normalisatie, Belgische Commissie voor Brandweertechniek, subcommissie nr. 2, anderdeels met het opstellen van de norm NBN 713-010 (die voor het einde van het jaar 1970 zal verschijnen), en met het feit dat de betrokken instanties (architecten, promotoren, aannemers, enz...) op de hoogte zijn van deze norm, worden vele hoge gebouwen opgetrokken die beantwoorden aan de eisen gesteld door deze norm.

Vele bouwheren onderwerpen vrijwillig hun plans aan de controle van een vereniging zonder winstbejag « FIRE-CONTROL », die gesticht werd om de bouwheren en de architecten te helpen bij het verzekeren van de brandveiligheid in de gebouwen. Sommige gemeenten vragen dat hoge gebouwen aan deze voorafgaandelijke controle onderworpen zouden worden vooraleer ze bouwtoelating verlenen.

2) Hetzelfde lid wenst ook inlichtingen te krijgen over de constructie van het gerechtsgebouw te Antwerpen.

De Minister legt volgende verklaring af :

Er werd besloten een nieuw Justitiepaleis te Antwerpen op te richten; het huidige gebouw beantwoordt niet meer aan de actuele behoeften van het Ministerie van Justitie.

Verschillende implantaties werden reeds in het vooruitzicht gesteld, zowel op de Linker- als op de Rechteroever. Deze keuze dient het resultaat te zijn van overleg tussen de verschillende geïnteresseerde diensten, nl. :

- de Provinciale Diensten;
- het Departement van Justitie;
- de Besturen van Stedebouw en van de Gebouwen.

Het huisvestingsprobleem van de verschillende Staatsdiensten op het grondgebied der Stad, maakt het voorwerp uit van een vergelijkende studie. Er werd een werkvergadering voorzien op maandag 20 april op het Stadhuis te Antwerpen, in aanwezigheid van de afgevaardigden van de Stad en de ambtenaren-generaal van het Departement van Openbare Werken.

In afwachting van een akkoord tussen de verscheidene instanties, worden aan het huidige gerechtshof de nodige vernieuwingswerken uitgevoerd (daken, centrale verwarming, electriciteit, ramen, enz...).

E. — Ruimtelijke ordening en stedebouw

a) Stedebouw.

1) Een lid dringt erop aan dat het ontwerp tot wijziging van de wet van 1962 op de ruimtelijke ordening en de stedebouw spoedig zou worden goedgekeurd.

Het nieuwe wetsontwerp werd reeds besproken in de Senaatscommissie voor de Openbare Werken en de Justitie, verklaart de Minister. De aangeduide verslaggever van de Commissie stelt op het ogenblik zijn verslag op. In de loop van de maand mei zal het wetsontwerp wellicht in tweede lezing besproken worden.

Nadien wordt het ontwerp verwezen naar de openbare zitting. Slechts na de eindstemming, zal dit worden overgenomen aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

De Minister drukt de hoop uit dat in openbare vergadering zeer snel zal worden tewerkgegaan; in de Commissie werd de tekst immers grondig besproken.

L'Aménagement du territoire donne des précisions au sujet de la circulaire n° 50-2.

Toutefois, compte tenu, d'une part, des travaux de l'Institut belge de Normalisation, de la Commission belge pour les techniques de lutte contre l'incendie, de la sous-commission n° 2, compte tenu, d'autre part, de l'établissement de la norme N. B. N. 713-010 (qui doit paraître avant la fin de l'année 1970) ainsi que du fait que les instances intéressées (architectes, promoteurs, entrepreneurs, etc.) sont informées de cette norme, nombreux sont les bâtiments en hauteur, construits en parfaite conformité avec les exigences formulées par cette norme.

De nombreux maîtres d'ouvrage soumettent de plein gré leurs plans au contrôle d'une association sans but lucratif dénommée « FIRE-CONTROL » et créée dans le but d'aider les maîtres d'ouvrage à assurer la protection contre les incendies dans les bâtiments. Certaines communes demandent que les bâtiments en hauteur soient soumis à ce contrôle avant la délivrance de l'autorisation de bâtir.

Le même membre souhaite également obtenir des précisions au sujet de la construction d'un palais de justice à Anvers.

Le Ministre fait la déclaration suivante :

La construction d'un nouveau palais de justice à Anvers a été décidée, car le bâtiment existant ne répond plus aux besoins actuels du Ministère de la Justice.

Diverses implantations ont déjà été envisagées, tant sur la rive gauche que sur la rive droite. Le choix définitif devra résulter de la concertation entre les divers services intéressés, à savoir :

- les services provinciaux;
- le département de la Justice;
- les administrations de l'urbanisme et des bâtiments.

Le problème du logement des divers services de l'Etat sur le territoire de la ville fait l'objet d'une étude comparative. Une réunion de travail est prévue pour le lundi 20 avril à l'hôtel de ville d'Anvers, en présence de délégués de la ville et fonctionnaires généraux du département des Travaux publics.

En attendant qu'un accord se réalise entre les diverses instances, l'actuel palais de justice fait l'objet des travaux de réfection indispensables (toiture, chauffage central, électricité, chassis de fenêtres, etc.).

E. — Aménagement du territoire et urbanisme.

a) Urbanisme.

1) Un membre demande instamment que le projet modifiant la loi de 1962 organique de l'aménagement du territoire et l'urbanisme soit adopté à bref délai.

Le Ministre déclare que le nouveau projet de loi a déjà été examiné par les Commissions des Travaux publics et de la Justice du Sénat. Le rapporteur désigné par la Commission est en train de rédiger son rapport. Le projet de loi sera examiné en seconde lecture dans le courant du mois de mai.

Par la suite, le projet sera porté à l'ordre du jour des séances publiques. Ce n'est qu'après le vote final qu'il sera transmis à la Chambre des Représentants.

Le Ministre exprime l'espoir que les travaux en séance publique se dérouleront très rapidement, étant donné que le texte a été soumis à un examen approfondi en Commission.

2) Naar een lid vernomen heeft zou bij de behandeling van dossiers in verband met stedenbouw en ruimtelijke ordening ook rekening gehouden worden met eventuele vroeger aangegane principiële akkoorden. De feiten bewijzen echter dat dergelijke akkoorden onder vorm van principiësgoedkeuringen en stedenbouwkundige attesten op dit ogenblik geen waarde hebben. Andere principe-akkoorden, in dit geval niet met gewone burgers, maar onder andere met immobiliënvennootschappen, worden wel ingevolg.

Waarom wordt een onderscheid gemaakt bij de behandeling van deze zaken en op welke basis berust dit onderscheid? Over welke financiële of andere middelen beschikt de Minister om een oplossing te vinden voor de « sociale » slachtoffers van hogergenoemde politiek en om prioriteit te verlenen bij toedeling van bouw kavels door intercommunales of door nationale huisvestingsmaatschappijen?

In zijn antwoord wijst de Minister erop dat principe-akkoorden en stedenbouwkundige attesten beschouwd moeten worden als inlichtingen door de administratie verstrekt aan private personen.

Deze inlichtingen behouden enkel hun waarde in de mate dat geen nieuwe elementen een wijziging van de oorspronkelijke aanleg meebrengen.

Thans wordt onderzocht welke middelen beschikbaar zijn om binnen het kader van het grondgebied tussen te komen in die uitzonderlijke gevallen waar het gevoerd beleid inzake ruimtelijke ordening, een kleine eigenaar werkelijk zware schade zou berokkenen.

Wanneer de openbare instanties over de nodige middelen zullen beschikken — wat niet lang meer kan uitblijven — zullen dergelijke ongelukkige gevallen het voorwerp kunnen uitmaken van een tussenkomst.

3) Meerdere leden wijzen erop dat de tekorten van het beleid inzake ruimtelijke ordening en stedebouw sinds ettelijke jaren toegeschreven worden aan een tekort aan personeel. Zij voegen er aan toe dat dit beleid van essentieel belang is daar het ons leefmilieu bepaalt.

Antwoord van de Minister :

De moeilijke toestand geschapen door de beperkte personeelsbezitting bij het Bestuur van de Stedenbouw en de Ruimtelijke Ordening is onderzocht geworden.

In het Bestuur van Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening werden twee nieuwe diensten opgericht :

1. *Algemeen Beleid inzake ruimtelijke ordening :*

15 bijkomende betrekkingen.

2. *Dienst voor toezicht en betugeling van bouwmisdrijven :*

24 bijkomende betrekkingen.

In de mate van de budgettaire mogelijkheden werden de verschillende diensten van het hoofdbestuur versterkt.

Sinds 1 januari 1969 werden aldus aangeworven :

a) bedienden : 133;

b) werkliedenpersoneel : 43;

c) bij toepassing van het principe van de mobiliteit zullen 19 militairen ingeschakeld worden;

2) Un membre a appris que, lors de l'examen de dossiers relatifs à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire, il serait également tenu compte des accords de principe éventuels conclus antérieurement. Les faits prouvent toutefois que les accords de principe, sous la forme d'approbations de principes et de certificats de l'urbanisme sont sans valeur pour l'instant. D'autres accords de principe sont bien respectés, mais dans ce cas il ne s'agit pas d'accords avec de simples citoyens mais notamment d'accords avec des sociétés immobilières.

Pourquoi une distinction est-elle opérée dans l'examen de ces affaires et sur quelles bases cette distinction repose-t-elle? De quels moyens, financiers ou autres, le Ministre dispose-t-il en vue de trouver une solution applicable aux victimes « sociales » de la politique esquissée ci-dessus et d'accorder une priorité dans l'attribution de terrains à bâtir par les associations intercommunales ou par les sociétés nationales du logement.

Dans sa réponse, le Ministre fait observer que les accords de principe et les certificats de l'urbanisme doivent être considérés comme des informations fournies par l'administration aux particuliers.

Ces informations ne gardent leur valeur que dans la mesure où aucun élément nouveau n'entraîne la modification de l'aménagement initial.

Il est procédé à l'heure actuelle à l'examen des moyens disponibles en vue d'intervenir, dans le cadre d'une politique foncière, dans les cas exceptionnels où la politique menée en matière d'aménagement du territoire causerait effectivement un lourd dommage au petit propriétaire.

Lorsque les pouvoirs publics disposeront des moyens nécessaires, ce qui ne saurait plus guère tarder, ces cas malheureux pourront faire l'objet d'une intervention.

3) Plusieurs membres ont fait observer que les carences de la politique suivie en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme sont attribuées depuis quelques années à une pénurie de personnel. Ils ont ajouté que cette politique est d'une importance essentielle, puisqu'elle détermine notre environnement.

Réponse du Ministre :

La situation difficile qui est due en fait que les effectifs dont dispose l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du territoire sont limités est à l'examen.

Deux nouveaux services ont été créés à l'Administration de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire :

1. *Politique générale d'aménagement du territoire :*

15 emplois supplémentaires.

2. *Service de contrôle et de répression des infractions :*

24 emplois supplémentaires.

Dans la mesure des possibilités budgétaires, les divers services de l'administration centrale ont été renforcés.

Ainsi, ont été recrutés depuis le 1^{er} janvier 1969 :

a) 133 employés;

b) 43 ouvriers;

c) en application du principe de la mobilité, 19 militaires y seront transférés;

d) toelating is gegeven voor werving van 11 ingenieurs; deze zullen aangeworven worden uit een reserve van ingenieurs van bruggen en wegen aangelegd door het Vast Wervingssecretariaat.

Aan de provinciale directies werd een kern van personeelsleden toegevoegd specifiek belast met de ruimtelijke ordening, en een sectie voor de beteugeling en het opsporen der overtredingen.

Er worden bijkomende maatregelen overwogen ten einde het aan de provinciale directies mogelijk te maken de studie van de gemeentelijke algemene en bijzondere plannen van aanleg te bespoedigen.

Ten slotte wordt een ontwerp van kader voor geheel het Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening voorbereid.

4) Een lid is de mening toegedaan dat veel ongevallen op de rijkswegen hun oorsprong vinden in de orde-loze lintbebouwing. Hij stelt voor in de toekomst verkavelingen langs de rijkswegen slechts toe te laten voor zover er parallelle bedieningswegen voorzien worden.

De Minister antwoordt dat de lintbebouwing langsheen de rijkswegen zoals elke lintbebouwing, een historisch gegroeid verschijnsel is. Tegen dit verschijnsel moeten echter heel wat ernstige planologische en ook verkeerstechnische bezwaren worden ingeroepen. Vandaar dat alle inspanningen erop gericht zijn dit verschijnsel tegen te gaan. In de ons omringende landen werden reeds lang vóór de tweede wereldoorlog wettelijke beschikkingen tegen de lintbebouwing getroffen. Het is pas sinds de wet op de stedebouw dat men in ons land kan pogen het verschijnsel in te dijken.

Men hoopt thans met de gewestplannen te komen tot goed gestructureerde woonwijken waardoor het verschijnsel van de lintbebouwing sterk wordt afgeremd. Buiten de bebouwingsperimeters voorzien op de gewestplannen, kan, behoudens opvulling en afwerking, bezwaarlijk nog woningbouw worden in overweging genomen. Daar waar de rijkswegen het woongebied doorkruisen, moeten beveiligingsmaatregelen getroffen worden opdat een verkeersweg niet opnieuw een woonstraat zou worden. Daar waar dit reeds gebeurd is, zullen omleidingen moeten voorzien worden. Waar dit nog niet het geval is, wordt voorzien dat laterale bedieningswegen worden aangelegd met een beperkt aantal contactpunten op deze rijkswegen. Dit geldt als algemeen principe; maar er zal anderzijds dienen rekening gehouden met een aantal situaties die in de loop der tijden ontstaan zijn: de menigvuldige percelen die, alhoewel onbebouwd, toch nu reeds uitgang hebben langs bestaande rijkswegen. In dit geval zou het verbieden van rechtstreekse toegang tot de rijksweg het bestuur voor moeilijkheden kunnen plaatsen.

5) Een lid komt op voor grotere inspanningen ten gunste van het behoud van de groene zones langs de rijkswegen. Kan er voor de groenvoorziening en -verzorging geen inspanning gedaan worden om een betere samenwerking te bekomen tussen het Groenplan en de diensten van Waters en Bossen?

De mogelijkheid tot die samenwerking is de Minister niet ontgaan. Vóór enige dagen werd reeds een vergadering samengeroepen tussen ambtenaren van Openbare Werken en van Landbouw.

De afgevaardigden van Waters en Bossen gingen akkoord om een handje toe te steken daar waar het Groenplan het grootste gebrek heeft aan personeel.

De medewerking van Waters en Bossen werd ook beloofd voor het eventueel onderzoek betreffende private

d) L'autorisation a été accordée de recruter 11 ingénieurs, qui seront choisis dans une réserve d'ingénieurs des ponts et chaussées constitué par le Secrétariat permanent au recrutement.

Il a été adjoint aux directions provinciales un noyau d'agents chargés spécifiquement de l'aménagement du territoire et une section ayant pour mission de réprimer et de rechercher les infractions.

Des mesures supplémentaires sont envisagées en vue de permettre aux directions provinciales d'accélérer l'étude des plans communaux généraux et particuliers d'aménagement.

Enfin, un projet de cadre pour l'ensemble de l'Administration de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire est en préparation.

4) Un orateur estime que de nombreux accidents qui se produisent sur les routes de l'Etat trouvent leur origine dans la construction anarchique en bordure de ces routes. Il propose de n'autoriser, à l'avenir, les lotissements le long des routes de l'Etat que pour autant que des routes de desserte parallèles soient prévues.

Le Ministre a répondu que la construction en bordure des routes de l'Etat constitue, comme toute construction en ruban, un phénomène historique. Ce phénomène appelle cependant de nombreuses et graves objections, à la fois quant à l'aménagement du territoire et à la technique de la circulation. C'est pourquoi tous les efforts visent à contre-carrer ce phénomène. Dans les pays qui nous entourent, des dispositions légales s'opposant à la construction en ruban ont été prises dès longtemps avant la deuxième guerre mondiale. En Belgique, ce n'est que depuis la loi sur l'urbanisme qu'on peut tenter d'endiguer ce phénomène.

On espère actuellement, grâce aux plans de secteur, aboutir à des quartiers résidentiels bien structurés, ce qui freinera la construction en ruban. Il sera difficile d'envisager de construire encore des habitations en dehors des périmètres de construction prévus par les plans de secteur, sauf à compléter et à terminer les lotissements existants. Lorsque les routes de l'Etat traversent une région bâtie, des mesures de sécurité doivent être prises, afin qu'une route à grande circulation ne devienne plus une rue habitée. Aux endroits où c'est chose faite, il faudra prévoir des contournements; lorsque ce n'est pas le cas, il y aura lieu de prévoir des routes de desserte latérales offrant un nombre restreint de débouchés sur les routes de l'Etat. Il s'agit d'un principe général, mais il faudra tenir compte, par ailleurs, d'un certain nombre de situations nées au cours des temps, et notamment des nombreuses parcelles qui, bien que non bâties, donnent dès à présent accès à des routes de l'Etat existantes. Dans ce cas, l'interdiction d'accéder directement à la route de l'Etat pourrait placer l'administration devant des difficultés.

5) Un membre a préconisé un accroissement des efforts en faveur des zones vertes le long des routes de l'Etat. N'est-il pas possible de faire, en ce qui concerne l'aménagement et la préservation des espaces verts, un effort afin d'assurer une meilleure coopération entre le Plan vert et les services des Eaux et Forêts?

L'opportunité d'une telle coopération n'a pas échappé au Ministre. Il y a quelque jours, une réunion a déjà eu lieu entre fonctionnaires des Travaux publics et de l'Agriculture.

Les délégués des Eaux et Forêts ont promis leur aide aux endroits où le Plan vert manque le plus de personnel.

La collaboration des Eaux et Forêts a également été promise en ce qui concerne l'enquête relative aux proprié-

eigendommen (private bossen), telkens de Diensten van Stedebouw beslissingen dienen te treffen in geval van verkavelingen, bouwvergunningen of behoud van groene zones voor natuurschoon of toerisme.

Medewerking zal ook gevraagd worden voor het aanleggen van beplantingen op mijnsteenbergen.

6) Hetzelfde lid zou in het kader van het natuurbeschermingsjaar de aandacht willen vestigen op enkele regelmatig voorkomende feiten :

a) *Bevuiling van grachten en beken.*

Voor al kleine gemeenten met onvoldoende riolering, lozen hun afvalwaters rechtstreeks in open grachten of beken. Soms komt het ook voor dat kleinere bedrijven zoals wasserijen en melkerijen gehele waterlopen bezoedelen en er het biologisch leven teniet doen. Vele van die beken of grachten maken deel uit van een beschermd landschap; een biologisch dode waterloop is echter een vloek in het landschap.

b) *Groenvoorziening in en rond industriezones.*

Van overheidswege worden toelagen verleend voor de aanleg van industriewegen, opspuitingen, riolering, electriciteit en andere voorzieningen... Evenwel wordt weinig aandacht besteed aan de noodzakelijke groenvoorziening in en vooral rond de industriezones. Het ware wenselijk dat in verhouding met het belang van de betrokken industriezone, de nodige subsidiëring voor verplichte groenvoorziening samen met de hoger genoemde uitrustingen worden toegekend.

De Minister legt in dit verband volgende verklaring af :

a) Het departement beschikt over kredieten voor de uitvoering van gesubsidieerde werken die in een zekere mate de aangehaalde toestanden kunnen vermijden. Maar daartoe is het noodzakelijk dat de gemeenten terzake voorstellen doen.

Het is anderzijds een feit dat de nijverheden niet steeds de hen opgelegde reglementeringen respecteren; dit probleem valt evenwel buiten de bevoegdheid van Openbare Werken.

b) De wetgeving inzake de economische expansie voorziet geen mogelijkheid van Staatstussenkomst voor groenvoorziening.

Maar bij de goedkeuring van een bijzonder plan van aanleg voor een nijverheidsterrein of bij de aflevering van een bouwvergunning kunnen en worden voorwaarden gesteld inzake groenvoorziening.

Het is nochtans waar dat deze verplichtingen niet steeds worden nageleefd. In de mate nochtans dat elke burger zich bewust zal worden van de noodzaak zichzelf te beschermen tegen de nadelige gevolgen van de moderne vooruitgang in al zijn vormen, zal ook elkeen, van de kleine gemeenten tot de grote industriële, tot het inzicht komen dat financiële inspanningen nodig en volkomen normaal zijn.

7) Een lid vraagt wat er gedaan wordt voor de bescherming van strand en duinen.

In een omstandig antwoord wijst de Minister erop dat strand en duinen een gans bijzondere aandacht genieten, en dit op het drievoudig gebied van de verdediging van de kust tegen de aanvallen van de zee, het behoud en het in waarde brengen van het natuurschoon en het scheppen van een heilzaam recreatie- en verpozingsgebied.

tés privées (forêts privées), chaque fois que les services de l'Urbanisme doivent prendre des décisions en cas de lotissement, d'octroi de permis de bâtir ou de préservation de zones vertes affectées aux sites naturels ou au tourisme.

Leur coopération sera également sollicitée pour l'aménagement de plantations sur les terrils.

6) Dans le cadre de l'année de la protection de la nature, le même membre désirerait attirer l'attention sur quelques faits qui se produisent régulièrement :

a) *Pollution des fossés et des ruisseaux.*

De petites communes surtout, où les égouts sont insuffisants, déversent leurs eaux usées directement dans des fossés ou des ruisseaux à ciel ouvert. Parfois, il arrive aussi que de petites entreprises, telles que des blanchisseries et des laiteries, polluent des cours d'eau entiers et y détruisent toute existence biologique. Nombre de ces ruisseaux et de ces fossés font partie de site protégés; or, un cours d'eau biologiquement mort constitue une tache dans un paysage.

b) *Espaces verts dans les zones industrielles et autour de celles-ci.*

Les pouvoirs publics accordent des subventions pour l'aménagement de routes industrielles, l'adduction d'eau, la pose d'égouts, l'électrification et d'autres aménagements... Par contre, on ne prête guère attention aux espaces verts, indispensables dans les zones industrielles et surtout autour de celles-ci. Il serait souhaitable d'accorder, proportionnellement à l'intérêt des zones industrielles visées, les subventions nécessaires à l'aménagement obligatoire d'espaces verts concurremment avec les travaux précités.

Le Ministre a fait, à ce sujet, la déclaration suivante :

a) Le département dispose de crédits pour l'exécution de travaux subventionnés qui peuvent éviter, dans une certaine mesure, les situations évoquées. Mais pour cela, il est indispensable que les communes fassent des propositions adéquates.

Par ailleurs, il est certain que les industries ne respectent pas toujours les règlements qui leur sont imposés, mais cette question n'est pas de la compétence des Travaux publics.

b) Les lois d'expansion économique ne prévoient aucune possibilité d'intervention de la part de l'Etat en faveur des espaces verts.

Toutefois, l'approbation d'un plan particulier d'aménagement d'un terrain industriel ou la délivrance d'un permis de bâtir peuvent être et sont subordonnées à des conditions portant sur les espaces verts.

Il est néanmoins exact que ces obligations ne sont pas toujours respectées. Toutefois, dans la mesure où chaque citoyen deviendra conscient de la nécessité de se protéger lui-même contre les influences nocives du progrès moderne sous toutes ses formes, chacun, des petites communes aux grands industriels, se rendra compte aussi qu'il est nécessaire et tout à fait normal de consentir certains efforts financiers en la matière.

7) Un membre a demandé ce qui est fait en vue de préserver les plages et les dunes.

Dans une réponse circonstanciée, le Ministre a souligné que les plages et les dunes retiennent son attention toute particulière, sous le triple aspect de la défense des côtes contre les assauts de la mer, de la préservation et de la mise en valeur des beautés naturelles, ainsi que de la création de régions salubres de détente et de délassément.

Belangrijke kredieten worden hieraan besteed :

- in het raam van de onderhoudspachten van havens (baggerwerken uitgesloten) en kust waarvoor globaal circa 24 miljoen per jaar voorzien wordt;
- in het raam van de onderhoudspacht van de domein-duinen, circa 3 miljoen per jaar;
- voor het bouwen van nieuwe strandhoofden en dijken : 60 miljoen voorzien in 1970;
- voor het wegruimen van de overblijvende oorlogsconstructies (samen met de werken tot herstel van oorlogsschade in de havens) : 50 miljoen in 1970;
- voor het aanleggen van toeristische wandelpaden in duinzone.

Door de diensten van Stedebouw en Ruimtelijke Ordening wordt overal waar mogelijk is opgetreden met het oog op een integrale bescherming van waardevolle duingebieden.

In de ontwerpen van gewestplannen zijn die gebieden opgenomen als totaal natuurgebied. Verder hebben de bevoegde ambtenaren richtlijnen gekregen om, soms in tegenstrijd met en in afwijking van bestaande plannen van aanleg, de bouwvoorvragen en verkavelingsaanvragen te behandelen in de optiek van de ontwerpen van gewestplannen. In de duinzone, meer nog dan in de landbouwzone, wordt het begrip « opvulling » streng, maar dan ook zeer doeltreffend, gehanteerd.

In deze politiek van duinbescherming heeft de Commissie van Advies voor de Kuststrook reeds zeer nuttig werk geleverd door het uitbrengen van verscheidene adviezen die volkomen strookten met de inzichten van het Departement.

Ook de Dienst van het Groenplan leverde nuttige bijdragen, ondermeer door het aankopen van sommige duinen die door verkavelingsplannen bedreigd waren.

Ten slotte mag gehoopt worden dat, door het hanteren van de nieuwe wet op de kampeerplaatsen, en het inrichten van moderne, aangepaste kampeerplaatsen op daartoe oordeelkundig gekozen plaatsen, sommige duingebieden opnieuw hun oorspronkelijke bestemming zullen kunnen verkrijgen door het overbrengen van hinderende, weinig esthetische, en voor het behoud der duinen in elk geval nefaste, campings.

De Minister komt nog terug op de bescherming van de duingengordel tegen afslag door de zee.

Het verschijnsel van afslag is wel bijzonder erg aan onze kust aangezien zij ongeveer loodrecht gelegen is op de hevige noord-westerwinden welke zowel in het voor- als in het najaar woeden. Hier stelt zich een moeilijkheid.

Het is namelijk zo dat belangrijke stroken duinen privé-eigendom zijn en dit tot aan de lijn van gemiddeld hoogwater, terwijl onder de hoogwaterlijn het strand openbaar domein is, dus staatseigendom.

Door de inwerking van de golfslag wordt het openbaar domein geenszins aangetast, integendeel het vergroot eerder. Het is echter het privé-eigendom (het eigenlijk duin) dat wordt afgeknaagd. Niemand kan een privé-persoon verplichten zijn eigendom te beschermen en in stand te houden tenzij indien door verregaande verwaarlozing gevaar zou ontstaan voor rampen, op welk ogenblik de overheid gerechtigd is in te grijpen.

Anderzijds kan men zich moeilijk voorstellen dat, zonder die gevaarsituatie, de overheid uiteraard zeer dure beschermingswerken uitvoert om privé-eigendom tegen afknaging te beschermen. Een oplossing wordt gezocht om deze moeilijkheid definitief ongedaan te maken. Deze zou hierin kunnen bestaan dat de (resterende) privé-duinen door de

Des crédits importants y sont affectés :

- dans le cadre des loyers d'entretien des ports (à l'exclusion des travaux de dragage) et de la côte, qui mobilisent au total quelque 24 millions par an;
- dans le cadre du loyer d'entretien des dunes domaniales (environ 3 millions par an);
- pour la construction de nouvelles jetées et de nouvelles digues (60 millions prévus en 1970);
- pour l'enlèvement des constructions de guerre restantes (y compris les travaux de réparation des dommages de guerre aux ports : 50 millions en 1970);
- pour l'aménagement de sentiers touristiques dans les zones de dunes.

Les services de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire interviennent partout où c'est possible, afin d'assurer une protection intégrale des précieuses régions de dunes.

Les projets de plans de secteurs classent ces zones comme régions naturelles totales. En outre, les fonctionnaires compétents ont reçu des directives en vue de traiter, parfois contradictoirement et par dérogation aux indications des plans d'aménagement existants, les demandes d'autorisation de bâtir et de lotir dans l'optique des projets de plans de secteur. En zone de dunes, plus encore qu'en zone agricole, la notion de « remplissage » est appliquée strictement et, partant, de manière très efficace.

Cette politique de préservation des dunes a permis à la Commission consultative du littoral de fournir un travail très utile en émettant divers avis parfaitement conformes aux vues du Département.

De même, le Service du Plan vert a apporté une contribution précieuse, notamment en acquérant certaines dunes menacées par des projets de lotissement.

Enfin, il est permis d'espérer que l'application de la nouvelle loi sur les campings et l'aménagement de terrains de camping modernes et adéquats en des endroits judicieusement choisis, rendront certaines régions des dunes à leur vocation initiale grâce au transfert de campings gênants, peu esthétiques et en tout cas néfastes pour la préservation des dunes.

Le Ministre revient sur la protection de la ceinture de dunes contre l'érosion marine.

Ce phénomène d'érosion est particulièrement grave le long de notre littoral, étant donné que celui-ci est situé perpendiculairement par rapport aux vents violents du nord-ouest qui sévissent aussi bien au printemps qu'en automne.

C'est ici qu'une difficulté surgit.

Il se fait que des bandes importantes de la ceinture de dunes font partie de propriétés privées et ce, jusqu'à la limite moyenne de la marée haute, tandis que la plage située en deçà de la limite de la marée haute fait partie du domaine public et est donc propriété de l'Etat.

Sous l'effet des vagues, le domaine public ne se réduit nullement, au contraire, il s'agrandit plutôt. Ce sont les propriétés privées (les dunes proprement dites) qui sont rongées. Nul ne peut contraindre un particulier à protéger et à sauvegarder sa propriété, sauf si, par une négligence extrême, il en résulte un danger de catastrophe; à ce moment, les pouvoirs publics ont le droit d'intervenir.

Par ailleurs, il est difficile d'imaginer que, sans cet état de danger, les pouvoirs publics puissent exécuter des travaux de protection, de par leur nature même, fort onéreux en vue de préserver des propriétés privées contre l'érosion. Une solution est recherchée en vue d'éliminer définitivement cette difficulté. Elle consisterait en l'acquisition par

Staat zouden verworven worden, waarna de beschermings- en regeneratiewerken zouden kunnen uitgevoerd worden.

8) Een lid herinnert eraan dat de vorige Minister van Openbare Werken aankondigde strenge maatregelen om de autokerkhoven te elimineren of aan het gezicht te onttrekken. Blijkbaar werden deze maatregelen niet getroffen.

Hij wil weten wat de Minister in dit verband overweegt te doen.

Er moet hier een onderscheid worden gemaakt, zegt de Minister, tussen de autokerkhoven waarvoor vergunning is afgegeven bij toepassing van het te zijner tijd geldende algemeen reglement voor de arbeidsbescherming, en die welke sedert 22 april 1962 zijn aangelegd en aan vergunning zijn onderworpen ingevolge artikel 44 van de wet van 29 maart 1962.

Wat de zonder de voorgeschreven vergunning gevestigde opslagplaatsen betreft, werden de provinciale directeurs gelast de exploitanten te verzoeken binnen de maand een volledig vergunningsaanvraagdossier in te dienen. Verzuimen de betrokkenen dit te doen, dan wordt de zaak ter kennis van de burgemeester gebracht.

Ten aanzien van de op het tijdstip van de inwerking-treding van de wet van 29 maart 1962, bestaande autokerkhoven die voor verlening van een exploitatievergunning in aanmerking komen, zijn de provinciale directeurs gehouden alle afschermingsmaatregelen voor te schrijven, die zij ten behoeve van de welstand van de plaats noodzakelijk achten.

Met betrekking tot de aanpassing van de autokerkhoven aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening zijn geen algemene richtlijnen gegeven. De zorg daarvoor wordt overgelaten aan het oordeel van de provinciale directeurs van de stedenbouw, die de geschikte maatregelen bevelen voor het ongeschonden behoud van het landschap waarin de kwetsieuze opslagplaats is gevestigd.

Voor verscheidene onwettig geëxploiteerde opslagplaatsen is een rechtelijk vonnis uitgesproken waarbij de opruiming ervan werd gelast.

Ofschoon de burgemeester of de gemachtigde ambtenaar van de stedenbouw krachtens artikel 65 van de wet van 29 maart 1962, bevoegd zijn om het vonnis ten uitvoer te leggen ingeval de veroordeeld in gebreke blijft, moet gezegd worden dat de toepassing van bedoelde bepaling moeilijkheden oplevert, althans wat het bestuur van de stedenbouw betreft.

De huidige wet staat aan de diensten van het Departement namelijk niet toe de kwetsieuze voorwerpen in beslag te nemen of te vernietigen. Bovendien beschikt het departement niet over geschikte terreinen waarnaar de onwettig opgeslagen voorwerpen kunnen worden overgebracht.

De Minister wijst er verder nog op, dat de autokerkhoven die onze landschappen ontsieren, meestal werden aangelegd in de periode vóór 1962, toen zijn departement nog over hoegenaamd geen middelen beschikte om in te grijpen.

9) Een lid maakt zijn beklag over de publiciteitsborden die langs de wegen zijn aangebracht. Hij wijst op de misleiding inzake publiciteit voor verkavelingen langs auto-wegen.

Antwoord van de Minister :

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen publiciteit vanwege partikulieren en publiciteit vanwege caritatieve instellingen, o.m. de wegveiligheid; deze laatste is niet onderworpen aan een vergunning.

In verband met de publiciteit van de partikulieren dient nog een onderscheid te worden gemaakt tussen een uithangbord en eigenlijke publiciteit.

l'Etat des dunes privées (restantes), après quoi les travaux de protection et de régénération pourraient être exécutés.

8) Un membre a rappelé que le Ministre des Travaux publics précédent avait annoncé des mesures sévères en vue d'éliminer les cimetières d'automobiles ou de les soustraire aux regards. Manifestement, ces mesures n'ont pas été prises.

Un membre aimerait savoir quelles mesures le Ministre envisage de prendre en ce domaine.

Le Ministre a déclaré qu'il convient de faire une distinction entre les cimetières d'automobiles pour lesquels un permis a été délivré en application du règlement général sur la protection du travail en vigueur à l'époque et ceux qui ont été aménagés depuis le 22 avril 1962 et sont soumis à la délivrance d'un permis conformément à l'article 44 de la loi du 29 mars 1962.

En ce qui concerne les dépôts établis sans le permis prescrit, les directeurs provinciaux ont été chargés d'inviter les exploitants à introduire, dans le délai d'un mois, un dossier complet de demande de permis. Si les intéressés omettent de le faire, l'affaire est portée à la connaissance du bourgmestre.

En ce qui concerne les cimetières d'automobiles qui existaient au moment de l'entrée en vigueur de la loi du 29 mars 1962 et qui entrent en considération pour la délivrance d'un permis d'exploitation, les directeurs provinciaux sont tenus de prescrire toutes les mesures de camouflage qu'ils estiment nécessaires pour la sauvegarde du site.

En ce qui concerne l'adaptation des cimetières d'automobiles aux exigences de l'aménagement du territoire, aucune directive générale n'a été donnée. Ce soin a été laissé à l'appréciation de directeurs provinciaux de l'urbanisme qui arrêtent les mesures appropriées en vue de la sauvegarde du site où le dépôt en question a été établi.

Plusieurs dépôts qui étaient exploités illégalement ont fait l'objet d'un jugement ordonnant leur évacuation.

Bien que, aux termes de l'article 65 de la loi du 29 mars 1962, le bourgmestre ou le fonctionnaire délégué de l'urbanisme aient le pouvoir de faire exécuter le jugement en cas de carence du condamné, il faut dire que l'application de cette disposition suscite certaines difficultés, du moins en ce qui concerne l'Administration du l'Urbanisme.

La loi actuelle ne permet notamment pas aux services du département de saisir ou de détruire les objets en cause. En outre, le département ne dispose pas de terrains adéquats sur lesquels les objets entreposés illégalement pourraient être transférés.

Le Ministre a fait encore observer que les cimetières d'automobiles qui déparent nos sites ont le plus souvent été aménagés antérieurement à l'année 1962, à une époque où son département ne disposait pas du moindre moyen d'intervention.

9) Un membre se plaint des panneaux publicitaires en bordure des routes. Il dénonce l'imposture que constitue la publicité pour des lotissements le long des autoroutes.

Réponse du Ministre :

Il faut faire une distinction entre la publicité émanant de particuliers et celle qui est faite par des institutions philanthropiques, comme la sécurité routière, cette dernière publicité n'est pas subordonnée à une autorisation.

En ce qui concerne la publicité des particuliers, il faut encore faire une distinction entre une enseigne et la publicité proprement dite.

Een uithangbord betekent grosso-modo bekendmaken dat het een of ander product in die bepaalde constructie waarop het aangebracht is, geproduceerd of verkocht wordt. Dit is niet onderworpen aan vergunning.

De publiciteit is het reclame maken voor het een of het ander product dat niet teer plaatse wordt geproduceerd of verkocht. Dit is onderworpen aan voorafgaande vergunning in bepaalde gebieden en langs bepaalde wegen, beide met name vermeld in de koninklijke uitvoeringsbesluiten ter zake.

In de loop van het jaar 1970, zullen de diensten van Stedebouw die gebieden en wegen aan een nieuw onderzoek onderwerpen.

Het is inderdaad zo dat het plaatsen van publiciteitsborden in verband met verkavelingen van landbouwgronden aanleiding kan geven tot zekere misleidingen.

De Minister herinnert eraan dat sommige verkavelingen reeds vroeger bij beslissing van het college op een behoorlijke wijze werden vergund en theoretisch uitvoerbaar zijn. Hij verwijst in dat verband naar de nieuwe beschikkingen ter zake die in het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 29 maart 1962 voorkomen — ontwerp dat thans aanhangig is in de Commissie van de Senaat.

Ten slotte wijst de Minister op het bestaande bouwverbod waarbij langs weerszijden van de autoweg — en dit ingevolge de wet van 1956 — tot 30 m uit de grens van de autoweg niet mag gebouwd worden.

10) Een lid verklaart voorstander te zijn van een meer soepele regeling ten aanzien van de bouw van parkeerplaatsen.

De Minister verklaart dat dit probleem nog in onderzoek is. De studie is evenwel ver gevorderd en de administratieve richtlijnen zullen weldra verschijnen.

Aan deze kwestie werd een gemeenschappelijk onderzoek gewijd door het Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening en de Vereniging van Belgische Steden en Gemeenten. Een commissie van deze instelling, waarin ook ambtenaren van het departement en provinciale en gemeentelijke mandatarissen en ambtenaren zitting hadden, stelde een belangrijk rapport op dat een aanzienlijke bijdrage vormt tot de oplossing van dit probleem.

Na grondig onderzoek van dit rapport heeft de Minister de bevoegde dienst verzocht een enquête te verrichten in verschillende wijken van vier, bij wijze van proef aangewezen steden. In het licht van de besluiten van die enquête heeft de Vereniging van Belgische Steden en Gemeenten haar eigen conclusies herwerkt en de Minister een nieuw rapport voorgelegd.

Daarop heeft de Minister zijn diensten verzocht richtlijnen voor te stellen in de vorm van een ontwerp van algemeen reglement. In afwachting dat de definitieve teksten klaar komen en teneinde verder uitstel in deze zaak te vermijden, heeft hij zijn diensten opdracht gegeven een ontwerp van circulaire voor te bereiden, waarin de geldende normen worden vastgelegd.

In principe wordt er een aantal parkeerplaatsen gevraagd, gelijk aan 2/3 van het aantal woongelegenheden. Uitzonderingen hierop vormt de woningbouw voor bejaarden.

In de agglomeraties wordt er nochtans een soepele regeling voorbereid onder vorm van een omzendbrief n.l. dat hetzelfde aantal garages niet in volle eigendom moeten behoren, maar dat deze ook « in huur » mogen zijn in

Une enseigne sert — grosso modo — à informer que l'un et l'autre produit est fabriqué ou vendu dans l'immeuble sur lequel l'enseigne est apposée. Aucune autorisation n'est requise dans ce cas.

La publicité consiste à faire de la réclame pour l'un ou l'autre produit qui n'est pas produit, ni vendu sur place. Elle est alors soumise à une autorisation préalable dans certaines régions et le long de certaines routes mentionnées dans les arrêtés royaux d'exécution en la matière.

Au cours de l'année 1970, les services de l'urbanisme soumettront ces régions et ces routes à un nouvel examen.

Il est vrai, en effet, que le placement de panneaux publicitaires relatifs à des lotissements de terres agricoles peut donner lieu à certaines impostures.

Le Ministre rappelle que certains lotissements avaient déjà été approuvés auparavant par décision du collège et peuvent être théoriquement réalisés. Il renvoie à cet égard aux nouvelles dispositions en la matière prévues au projet de loi modifiant la loi du 29 mars 1962, projet qui est actuellement en discussion à la Commission du Sénat.

Il signale enfin l'interdiction, actuellement en vigueur, de bâtir sur les côtés d'une autoroute, en vertu de la loi de 1956, cette interdiction porte sur une zone d'une largeur de 30 m à compter de la limite de l'autoroute. De nouvelles instructions ont été données pour porter cette interdiction de 30 à 60 mètres.

10) Un membre se déclare partisan d'une réglementation plus souple en matière d'aménagement d'emplacements de parage.

Le Ministre déclare que ce problème est toujours à l'examen. Néanmoins, les études en sont fort avancées et les directives administratives en la matière paraîtront sous peu.

Cette question a fait l'objet d'une étude commune de la part de l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire et de l'Union des Villes et Communes belges. Une commission de cet organisme, au sein de laquelle siégeaient des fonctionnaires du département ainsi que des mandataires et fonctionnaires provinciaux et communaux, a rédigé un rapport important qui constituait une précieuse contribution dans la voie d'une solution de ce problème.

Après un examen approfondi de ce rapport, le Ministre a demandé à l'Administration de faire une enquête portant sur plusieurs quartiers de quatre villes choisies comme échantillon. Compte tenu des conclusions de cette enquête, l'Union des Villes et Communes belges a remanié ses propres conclusions et a soumis au Ministre un nouveau rapport.

Ensuite, le Ministre a invité ses services à présenter des directives sous forme d'un projet de règlement général. Toutefois, en attendant la mise au point des textes définitifs et pour ne point différer le règlement de cette affaire, il a demandé à ses services d'établir un projet de circulaire déterminant les normes en la matière.

En principe, le nombre d'emplacements de parage doit être égal au 2/3 du nombre de logements. Les habitations pour personnes âgées font exception à cette norme.

Toutefois, en ce qui concerne les agglomérations un régime plus souple est envisagé dans une circulaire en voie d'élaboration : il ne faut pas posséder en pleine propriété le nombre de garages requis, mais ils peuvent égale-

een beperkte strook van 500 m. Dit moet gebeuren onder vorm van een authentieke akte en de gemeente zal verplicht zijn een inventaris van de « in huur genomen garages » te houden, zodat dezelfde garage geen tweede maal in rekening kan worden gebracht.

b) Gewestplannen.

In verband met de waarborgen die aan de bevolking worden geboden in geval van onteigeningen ingevolge de bijzondere plannen van aanleg in het kader van de wet van 29 maart 1962, legt de Minister de volgende verklaring af :

De artikelen 21 en 28 van de wet bepalen de rechtspleging welke door de gemeenten dient te worden nageleefd met het oog op de vrijwaring van de belangen van de personen die het slachtoffer zijn van onteigeningen die worden uitgevoerd ingevolge de bepalingen van de bijzondere plannen van aanleg. De voorgeschreven formaliteiten zijn :

1) Individuele, schriftelijke kennisgeving geadresseerd aan het domicilie van de eigenaars van de goederen gelegen binnen de omtrek van de te onteigenen goederen (art. 28, 1^o lid).

2) Openbaar onderzoek gedurende dertig dagen, aangekondigd door aanslagbrieven en door een bericht in het *Belgisch Staatsblad* en in drie dagbladen van het land waarvan een in de hoofdstad van de provincie verschijnt. Tijdens het onderzoek kunnen de betrokkenen hun bezwaren laten kennen. Er zij opgemerkt dat het openbaar onderzoek er toe strekt de bezwaren te doen kennen in verband met de opportuniteit van de onteigening en eventueel tegenvoorstellen uit te lokken. Welnu, in de meeste gevallen hebben de bezwaren betrekking op particuliere belangen en op de kwestie van de vergoedingen.

3) Onderzoek van het plan en bezwaren door de bevoegde consultatieve commissie indien deze bestaat. Deze commissies zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van de overheidssector en van de privé sector.

4) Onderzoek van de naar voren gebrachte bezwaren door de gemeenteraad die het plan definitief kan goedkeuren of beslissen het te wijzigen aan de hand van de uitkomsten van het onderzoek. In het eerste geval dient de gemeenteraad, indien er bezwaren zijn gemaakt, deze afzonderlijk en punt voor punt te beantwoorden en te verwerpen (Arrest van de Raad van State n^o 8398 van 31 januari 1961).

5) Advies van de Bestendige deputatie van de Provinciale Raad (art. 23).

6) Onderzoek van het volledige dossier door het Bestuur van de stedenbouw en de ruimtelijke ordening en onderzoek naar de gegrondheid van de eventuele verwerping van de bezwaren door de gemeenteraad.

Alvorens het bijzonder plan van aanleg ter goedkeuring aan de Minister voor te leggen wint dit Bestuur alle nodige adviezen in en in het bijzonder het advies van de Commissie bestaande uit drie deskundigen waarvan sprake is in artikel 29 van de wet van 29 maart 1962 en dat speciaal is opgericht om de onteigeningsplannen te onderzoeken.

7) Na de goedkeuring van het plan bij een koninklijk besluit, kan de onteigenende overheid tot de onteigeningen overgaan. Deze gebeuren slechts langs gerechtelijke weg wanneer geen minnelijke schikking getroffen kan worden. Op verzoek van de onteigenende overheid worden de Aankoopcomités belast met het doen van alle aankopen en onteigeningen (art. 33).

* * *

ment être pris en location dans un rayon de 500 m. Ces locations doivent être conclues par acte authentique et les communes devront en tenir un inventaire, de manière à éviter que le même garage ne fasse l'objet d'une double déclaration.

b) Plans de secteur.

Le Ministre a fait la déclaration suivante concernant les garanties données à la population en ce qui concerne les expropriations prévues par les plans particuliers d'aménagement, dans le cadre de la loi du 29 mars 1962.

Les articles 21 et 28 de la loi précisent la procédure à observer par les communes pour garantir les intérêts des personnes touchées par les dispositions des plans particuliers d'aménagement avec expropriations. Les formalités exigées sont les suivantes :

1) Avertissements individuels, par écrit, à domicile des propriétaires des biens compris dans le périmètre des immeubles à exproprier (art. 28 — 1^{er} alinéa).

2) Enquête publique de 30 jours annoncée par voie d'affiches et par avis au *Moniteur belge* et dans trois journaux du Royaume dont un paraissant au chef-lieu de la province. Au cours de cette enquête, les intéressés peuvent faire valoir leurs réclamations. Il est à noter que l'enquête publique a pour but de susciter les réclamations dirigées contre l'opportunité des expropriations et de susciter éventuellement des contre-propositions. Or, dans la majeure partie des cas, les réclamations visent des intérêts particuliers et des questions d'indemnité.

3) Examen du plan et des réclamations par la Commission consultative ad hoc quand elle existe. Ces commissions sont composées de représentants du secteur public et du secteur privé.

4) Examen des réclamations par le conseil communal qui peut soit adopter définitivement le plan soit décider de modifier celui-ci suite aux résultats de l'enquête. Dans le premier cas, s'il y a des réclamations, le conseil communal doit les réfuter, une par une, de manière détaillée et les rejeter (arrêt du Conseil d'Etat n^o 8398 du 31 janvier 1961).

5) Avis de la députation permanente du Conseil provincial (art. 23).

6) Etude du dossier complet par l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire et examen notamment du bien-fondé du rejet éventuel des réclamations par le conseil communal. Avant de proposer au Ministre l'approbation royale du plan particulier d'aménagement, cette Administration s'entoure de tous les avis nécessaires et spécialement de l'avis de la Commission de trois experts prévue par l'article 29 de la loi du 29 mars 1962, spécialement créée pour l'examen des plans d'expropriation.

7) Après l'arrêté royal d'approbation, il appartient au pouvoir expropriant d'entamer la réalisation des expropriations. Celle-ci ne s'effectue par voie judiciaire qu'à défaut d'accord à l'amiable. A la demande du pouvoir expropriant, ce sont les comités d'acquisition d'immeubles qui sont chargés des acquisitions et expropriations (art. 33).

* * *

De vergoedingen zijn zoals men weet ruim genoeg om onteigenden in staat te stellen een goed van gelijke waarde te kopen.

* * *

1) Een lid doet opmerken dat het beschermen van landbouwgebieden niet enkel nodig is om een minimum-oppervlakte voor de agrarische activiteiten te reserveren.

De landbouwkringen hebben echter bezwaren tegen orde-loze inplantingen waardoor de economische leefbaarheid van landbouwbedrijven en gebieden ernstig verstoord wordt.

Trouwens een oordeelkundige afbakening van landbouw-zones kan een waardevolle bijdrage leveren tot de ruimtelijke ordening. Belangrijke oppervlakten « groen » worden aldus voor de toekomst veilig gesteld en grote ruimten worden eventueel « open » gehouden voor latere dorpsuitbreidingen, aanleg van transportaders, enz.

De 10 à 15 000 hectaren land- en bosbouwgronden die thans jaarlijks aan het agrarisch gebied onttrokken worden kunnen trouwens ruim volstaan om de grondbehoeften voor wegebouw, industrie, woningbouw en recreatie te voldoen.

Ordentelijke aanpak is echter geraden.

2) Een ander lid verklaart zich ook voorstander van een coherent grondbeleid. Er zouden met name maatregelen moeten getroffen worden om de hausse tegen te gaan van terreinen palend aan onteigende percelen.

Door meer gronden op de markt te brengen zal men wellicht, zij het voor een korte termijn, de haussetendens kunnen afremmen. De stijging zal nadien evenwel doorgaan.

De Minister deelt mede dat de regering in uitvoering van de Regeringsverklaring een interdepartementale werkgroep heeft opgericht om voorstellen uit te werken in verband met het te voeren grondbeleid. Het is deze werkgroep die aan de regering bepaalde formules moet voorleggen waaruit de opties in zake grondpolitiek moeten afgeleid worden.

Van zijn kant heeft hij een speciale werkgroep opgericht om een voorontwerp van tekst te formuleren in verband met het ruilen van gronden in het bezit van de overheid of de parastatalen.

Er werd aan de Nationale Maatschappij voor Huisvesting (N. M. H.) en de Nationale Maatschappij voor de Kleine Landeigendom (N. M. K. L.) gevraagd hieraan hun medewerking te verlenen. Hier staan twee stellingen tegenover elkaar : de visie van een totale oplossing door de vaststelling van de grondprijzen van de onroerende goederen van overheidswege en het oprichten van een fonds voor grondbeleid; naast een eerder beperkt maar pragmatisch voorstel dat onmiddellijk kan doorgevoerd worden, namelijk het ruilen van gronden in het bezit van overheid of parastatalen.

De Minister verklaart dat eerlang in dit verband wetgevend werk zal ondernomen worden.

3) Meerdere leden spreken zich tevens uit voor het betrekken van de gemeenten bij het opstellen en goedkeuren van de gewestplannen.

Zij vragen welke de stand van zaken is in verband met de gewestplannen.

Volgens de Minister zullen tegen het einde van 1970 de tweede raadplegingen beëindigd zijn voor 30 gewesten. Op dat moment kunnen ook de dossiers ter beoordeling aan de Minister voorgelegd worden en kan tot het openbaar onderzoek overgegaan worden. Volgens de artikelen 13, 9 en 10 van de wet van 29 maart 1962.

En ce qui concerne les indemnités, il est bien connu qu'elles sont largement suffisantes pour permettre aux expropriés d'acquiescer un bien de valeur égale.

* * *

1) Un membre fait observer que la protection des régions agricoles n'est pas seulement nécessaire pour réserver un minimum de superficie aux activités agricoles.

Les milieux agricoles élèvent également des objections contre l'implantation désordonnée d'entreprises relevant d'autres secteurs que de l'agriculture, et qui compromettent gravement la viabilité économique d'exploitations et de régions agricoles.

Au demeurant, une délimitation judicieuse des zones agricoles peut apporter une contribution précieuse à l'aménagement du territoire. Ce faisant, on assurera le maintien à l'avenir de vastes superficies « vertes », tout en réservant, le cas échéant, de grands espaces en faveur d'extensions ultérieures des agglomérations, l'aménagement d'artères au profit des transports, etc.

Les 10 à 15 000 hectares de terres agricoles et terrains boisés qui, à l'heure actuelle, sont retirés chaque année à l'agriculture suffisent d'ailleurs amplement aux besoins de terrains pour la construction de routes, pour l'industrie, pour le logement et pour les loisirs.

Mais il importe de procéder avec méthode.

2) Un membre de la Commission déclare qu'il est, lui aussi, partisan d'une politique foncière cohérente. Plus précisément, il conviendrait de prendre des mesures en vue de combattre la hausse des prix des terrains attenant à des parcelles expropriées.

Sans doute pourra-t-on freiner la tendance à la hausse, fût-ce durant une courte période, en offrant plus de terrains sur le marché. Mais le mouvement de hausse reprendra ensuite.

Le Ministre déclare qu'en exécution de la Déclaration gouvernementale, le Gouvernement a installé un groupe de travail interdépartemental, chargé d'élaborer des propositions au sujet de la politique foncière qu'il convient de mener. C'est ce groupe de travail qui doit présenter au Gouvernement des formules parmi lesquelles on choisira les options à prendre dans le domaine de la politique foncière.

De son côté, le Ministre a créé un groupe de travail spécial qui doit rédiger un avant-projet de texte relatif à l'échange de terrains, propriétés des autorités ou d'organismes paraétatiques.

La Société nationale du logement (S. N. L.) et la Société nationale de la petite propriété terrienne (S. N. P. P. T.) ont été invitées à y apporter leur collaboration. Sur ce point, deux thèses sont en présence : d'une part, une solution globale, consistant à fixer d'office les prix de base des biens immeubles et à créer un fonds de la politique foncière; d'autre part, une proposition plutôt limitée mais pragmatique, qui peut être appliquée immédiatement, à savoir l'échange de terrains, propriétés des autorités ou d'organismes paraétatiques.

Le Ministre déclare qu'on légifèrera prochainement sur cette question.

3) Plusieurs membres demandent que les communes soient consultées avant d'élaborer et d'adopter des plans de secteur.

Ils demandent où en est l'étude des plans de secteur ?

Selon le Ministre, pour la fin de l'année 1970, les deuxièmes consultations seront terminées pour 30 régions. A ce moment, on pourra soumettre les dossiers à l'approbation du Ministre et procéder à l'enquête publique, conformément aux articles 13, 9 et 10 de la loi du 29 mars 1962.

Dezelfde situatie kan voorzien worden voor de andere gewesten tegen het einde van het eerste semester van 1971.

De ontleding van de situatie van de 48 ontwerp-gewestplannen en de tabel van de vooruitzichten werden opgenomen in bijlage bij dit verslag.

4) Een lid vraagt op welke manier de coördinatie tussen de 48 gewesten verzekerd wordt.

Antwoord van de Minister :

De coördinatie is verzekerd door het feit dat een beperkt aantal ambtenaren van het Hoofdbestuur als dagelijkse taak hebben het op de voet volgen van het verloop van de studies welke leiden tot het opmaken van de ontwerp-gewestplannen. Deze ambtenaren hebben voortdurend gelegenheid onderling overleg te plegen en daardoor gemeenschappelijke standpunten en gedragslijnen uit te stippelen. Deze gedragslijnen komen voort uit de ervaring van elk van de 48 gewestplannen, en na onderlinge toetsing en gelijkstemming wordt de resultante van alle verscheidene gezichtspunten opnieuw ingedragen in de 48 aan de gang zijnde studies. Hoewel tussen de Staat en elk van de 48 auteurs studiegroepen, afzonderlijke en onafhankelijke contracten werden gesloten, en in principie elke studiegroep zijn eigen gang gaat, is daar steeds de voortdurende controle van de Dienst Algemeen Beleid voor Ruimtelijke Ordening die zorgt dat alle studies dezelfde richting uitgaan.

In de overeenkomsten met de ontwerpers van gewestplannen is overigens voorzien dat iedere ontwerper gedurende zijn opdracht moet samenwerken met de ontwerpers van de naburige gewesten om de coördinatie tussen de verschillende gewesten te verzekeren.

Alle overeenkomsten zijn volgens hetzelfde model opgesteld, zodat een eenvormige manier van werken verzekerd is.

Het gebruik van dezelfde grafische voorstelling voor alle gewesten, vergemakkelijkt tevens de controle van de administratie over de verenigbaarheid van de bestemmingen die worden voorzien door de verschillende ontwerpers.

Er dient ook aan herinnerd dat vóór de studies van de ontwerp-gewestplannen, streekstudies werden uitgevoerd, die de problemen in een breder kader hebben bestudeerd, en waaruit de fundamentele opties voor de gewestplannen geput werden.

Ten slotte zal de administratie, na de bespreking van alle voorontwerpen in de tweede cyclus van raadplegingen, een laatste maal onderzoeken of de coördinatie tussen de verschillende ontwerpers gerespecteerd werd.

5) Hetzelfde lid verwondert er zich over dat bij het opmaken van de ontwerp-gewestplannen gebruik gemaakt werd van gegevens die betrekking hebben op het jaar 1961.

In zijn antwoord wijst de Minister erop dat voor een aantal socio-economische gegevens, gebruikt bij het opstellen van de opties, de ontwerpers enkel beschikten over de gegevens van de volkstelling van 1961, als meest recente bron van informatie.

In de mate van het mogelijke werden deze inlichtingen geactualiseerd.

Deze fundamentele opties werden ten andere voor advies voorgelegd aan de betrokken ministeries, provinciale, regionale en plaatselijke instanties, zodat de nodige correcties konden worden aangebracht volgens de meest recente tendensen.

Er werd rekening gehouden met de opmerkingen van al deze instanties bij het bepalen van de localisatie en de omvang der zones, voorzien voor iedere activiteit.

On peut prévoir qu'il en ira de même pour les autres régions vers la fin du premier semestre de l'année 1971.

En annexe au présent rapport, on trouvera une analyse de la situation des 48 projets de plans de secteur et le tableau des perspectives.

4) Un membre de la Commission demande de quelle façon le département assurera la coordination des plans relatifs aux 48 régions.

Réponse du Ministre :

La coordination est assurée par le fait qu'un nombre restreint de fonctionnaires de l'Administration centrale ont pour tâche journalière de suivre pas à pas l'évolution des études conduisant à l'élaboration des projets de plans de secteur. Ces fonctionnaires ont ainsi l'occasion de se concerter en permanence et, ce faisant, d'adopter des lignes de conduite et des points de vue communs. Ces lignes de conduite résultent de l'expérience acquise dans la mise au point de chacun des 48 plans de secteur; après confrontation des points de vue et accord sur une solution, la résultante de ces divers points de vue est intégrée dans les 48 études en cours. Bien que des contrats séparés, indépendants les uns des autres, aient été conclus entre l'Etat et chacun des 48 groupes d'étude, auteurs des projets, et qu'en principe chaque groupe d'étude travaille comme bon lui semble, un contrôle permanent est assuré par le Service de la Politique générale d'aménagement du territoire qui veille à ce que toutes les études aillent dans le même sens.

Au surplus, les contrats conclus avec les auteurs des projets de plans de secteur prévoient que chacun d'eux doit, dans l'exécution de sa mission, coopérer avec les auteurs des plans relatifs aux régions voisines afin d'assurer la coordination entre les différentes régions.

Tous les contrats sont établis suivant le même modèle, ce qui garantit le respect de méthodes de travail uniformes.

L'utilisation d'une représentation graphique identique pour toutes les régions facilite en même temps le contrôle de l'administration quant à la compatibilité des affectations prévues par les différents auteurs de projets.

Il importe de rappeler également qu'avant d'entreprendre l'étude des projets de plans de secteur, des études régionales ont été réalisées, qui ont permis d'examiner les problèmes dans un cadre plus large, et où l'on a pu puiser les options fondamentales concernant les plans de secteur.

Enfin, après avoir discuté tous les projets au cours du deuxième cycle de consultations, l'administration examinera une dernière fois si l'obligation faite aux différents auteurs de projets de coordonner leurs travaux a été respectée.

5) Le même membre s'étonne que, dans la préparation des projets de plans de secteur, on ait fait usage de données se rapportant à l'année 1961.

Dans sa réponse, le Ministre souligne que, pour un certain nombre de renseignements socio-économiques utilisés dans l'élaboration des options proposées, les auteurs de projets ne disposaient, comme source d'informations la plus récente, que des données du recensement de la population de 1961.

Dans la mesure du possible, ces renseignements ont été corrigés en tenant compte de la situation actuelle.

D'autre part, les options fondamentales ont été soumises pour avis aux départements compétents ainsi qu'aux autorités provinciales, régionales et locales intéressées, de sorte que les corrections nécessaires ont pu être apportées aux projets en s'inspirant des tendances les plus récentes.

On a tenu compte des observations de toutes ces instances pour déterminer la localisation et l'importance des zones affectées à chaque activité.

6) Aansluitend bij de opmerking van vorige spreker, vraagt een lid of er bij de uitwerking van de ontwerp-gewestplannen, voor de periode 1970-1980 voldoende rekening werd gehouden met deze bevolkings-evolutie?

De Minister wijst er nogmaals op dat de bevolkings-evolutie voor de periode 1970-1980, onder al haar aspecten, één der uitgangselementen is die bestudeerd werden voor het opstellen van de fundamentele opties, die aan de basis liggen van de ontwerp-gewestplannen.

De zones, voorbehouden voor woningbouw, werden berekend op basis van deze vooruitzichten, volgens de voor iedere streek meest gunstige raming.

In de streken in volle expansie, werd met deze tendens rekening gehouden.

In de gebieden met een negatieve natuurlijke bevolkings-geweging en/of negatieve migratiesaldo's, werd de optie weerhouden dat deze beweging zou ophouden of zelfs zou omgekeerd worden in gunstige zin, teneinde de leefbaarheid van de streek te waarborgen. In dit geval werden de woonzones ook volgens die optiek berekend.

Indien de voorzieningen van het plan, goedgekeurd door koninklijke besluit, in de toekomst ontoereikend mochten blijken, ingevolge omstandigheden, die bij het opmaken van het plan niet te voorzien waren, kan het gewestplan steeds aangepast worden aan de nieuwe behoeften door een gemeentelijk plan van aanleg. Bij dit plan dient dan een rechtvaardiging en een programma gevoegd.

7) Voor bepaalde rijkswegen zijn er omleidingen voorzien. Sommige van deze omleidingen bestaan reeds ettelijke jaren en werden door de groei van de woonkernen voorbij-gestreefd. Een lid wil weten of men een aanpassing overweegt van deze toestanden.

Volgens de Minister dient erop gewezen dat het Bestuur der Wegen sinds zeer lange tijd aan planning van rijks-wegen doet; zelfs van vóór de tijd dat in het land aan ruimtelijke ordening werd gedaan. Het tracé en de planning van deze wegen kon alleen worden gedaan in functie van de verkeerstechniek. Het is begrijpelijk dat in deze planning een zekere continuïteit vast te stellen is, gaande van de studie naar de uitvoering. Nu men poogt te komen tot een planning van de hele fysische ruimte is het begrijpelijk dat bij het traceren van de infrastructuur zal dienen rekening gehouden met planologische motieven. De infrastructuur moet een onderdeel vormen van een ruimtelijk geheel en mag er niet los van staan. Evenwel kan de planning van de wegen niet plotseling overgeschakeld worden in functie van fysische planning. Vandaar dat in de gewestplannen deze studies van het Bestuur der Wegen werden overgenomen, die reeds zover gevorderd waren dat er bezwaarlijk kan op teruggekeerd worden. Maar aan de andere kant zijn in de gewestplannen ook een infrastructuur voorzien, die wel past in het planologisch geheel. Er moet dus in de gewestplannen duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen de plannen van het Bestuur der Wegen, die weldra een uitvoering zullen kennen en de aangepaste infrastructuur volgens de visie van de ruimtelijke ontwikkeling, welke nog niet in het uitvoeringsprogramma van de Wegen (dat hoogstens over een periode van 5 jaar kan lopen) zijn opgenomen.

Wat nu de eigenlijke lokale omleidingen betreft zijn het precies deze studies die sinds lang door het Bestuur der Wegen waren voorbereid; het betreft dikwijls lokale aanpassingen en verbeteringen, die zeker niet schaden aan de planologische uitbouw van het gewest. Anders is het gesteld met het verbreden van wegen dwars door de dorpskommen, omdat deze dan in twee worden gesneden.

Wat de wegen van regionaal belang betreft, zoals deze zijn opgenomen in de gewestplannen, kan vermeld worden

6) Ee référant à l'observation faite par ce membre, un autre commissaire demande si l'on a suffisamment tenu compte de cette évolution de la population dans l'élaboration des projets de plans de secteur pour la période 1970-1980.

Le Ministre souligne une nouvelle fois que l'évolution de la population examinée sous tous ses aspects, au cours de la période 1970-1980 constituait un des éléments de départ lors de la mise au point des options fondamentales sur lesquelles reposent les projets de plans de secteur.

Les zones réservées à la construction de logements ont été calculées en se fondant sur les perspectives les plus favorables pour chaque région.

En ce qui concerne les régions en pleine expansion, il a été tenu compte de cette tendance.

Dans les régions caractérisées par des mouvements de population négatifs et/ou des soldes de migration négatifs, on a admis que ce mouvement s'arrêterait, ou même s'inverserait en sens favorable, afin de garantir la viabilité de la région. En pareil cas, les zones d'habitation ont également été calculées dans cette optique.

Si les dispositions du plan approuvé par arrêté royal se révélaient insuffisantes à l'avenir, par suite de circonstances qu'il n'était pas possible de prévoir au moment de l'élaboration du plan, celui-ci pourra toujours être adapté aux nécessités nouvelles par un plan communal d'aménagement. Ce dernier devra alors être accompagné d'une justification et d'un programme.

7) Des déviations sont prévues sur certaines routes nationales. Parmi ces déviations, il en est qui existent depuis de nombreuses années et qui sont dépassées par la croissance des agglomérations. L'intervenant demande si l'on envisage de porter remède à cette situation.

Il convient, déclare le Ministre, de souligner que l'Administration des Routes s'occupe depuis très longtemps de la planification des routes nationales, avant même qu'il fut question d'aménagement du territoire dans notre pays. Le tracé et la planification de ces routes n'ont pu être réalisés qu'en fonction de la technique de la circulation. On comprend aisément qu'il existe une certaine continuité dans cette planification, allant de l'étude à l'exécution. Au moment où l'on s'efforce d'aboutir à une planification de l'ensemble du territoire, il est évident qu'il faudra tenir compte des nécessités de l'aménagement du territoire pour établir l'infrastructure. Celle-ci doit constituer un élément de celui-là et ne peut en être dissociée. Toutefois, la planification du réseau routier ne peut être modifiée brutalement en fonction de la planification du territoire. C'est la raison pour laquelle on a repris dans les plans de secteur les études de l'Administration des Routes qui étaient déjà avancées au point qu'il eût été difficile de les remettre en question. Mais, d'autre part, les plans de secteur prévoient également une infrastructure appropriée, qui s'inscrit parfaitement dans l'ensemble de l'aménagement du territoire. Il convient donc de distinguer dans les plans régionaux, d'une part, les plans de l'Administration des Routes qui seront prochainement exécutés, et, d'autre part, l'infrastructure appropriée aux nécessités de l'aménagement du territoire, laquelle n'est pas encore reprise dans le programme d'exécution des Routes (lequel ne peut porter, au maximum, que sur une période de 5 ans).

En ce qui concerne les déviations locales proprement dites, c'est précisément à ce point que les études préparées de longue date par l'Administration des Routes ont trait; il s'agit souvent de modifications et d'améliorations locales, qui ne portent certainement aucun préjudice à l'aménagement de la région. Il n'en va pas de même de l'élargissement des routes traversant les agglomérations, celles-ci se trouvant alors coupées en deux.

Pour ce qui est des routes d'intérêt régional, telles qu'elles sont reprises dans les plans de secteur, il est permis de

dat er minder overwogen wordt deze in te schakelen in de huidige opvattingen van de infrastructuur, die gebaseerd is op het rechthoekig mazenschema. Het verouderde diagonaalschema, wordt meer en meer verlaten.

8) In Nederland zijn sinds 1911 de gemeenten verplicht « uitbreidingszones » voor de gemeenten te voorzien.

Voorts kan men vaststellen dat, in bepaalde gewestplannen, aanduidingen zijn gegeven betreffende de toekomstige uitbreiding der gemeente. Vooralsnog kunnen agrarische deelzones in de nabijheid van de dorpskernen, tot woongebied worden omgevormd mits een BPA. Het tijdelijk behoud van deze uitbreidingszones als « agrarisch » is trouwens een beveliging voor een latere rationele dorpsuitbreiding.

Een lid wenst in dit verband te vernemen of :

1^o) deze gebieden voldoende beschermd zijn, zowel juridisch als in feite ?

Worden in deze gebieden nu nog verkavelingen toegestaan ?

Brengt het toestaan van verkavelingen en bebouwing dan de idee van « uitbreidingsgebied » niet in het gedrang ?

2^o) kan in de optiek van een grondbeleid niet overwogen worden deze uitbreidingsgebieden onmiddellijk effectief te beschermen tegen elke vorm van speculatie ?

De Minister wijst erop dat de uitbreidingsgebieden voor woningbouw en industrie facultatief werden opgenomen in sommige voorontwerp-gewestplannen, waarvan de uitvoering afhankelijk wordt gesteld van het opmaken van een bijzonder plan van aanleg teneinde de inwendige stedebouwkundige aanleg van de zone te vrijwaren.

Het gaat er om te vermijden dat een onoordeelkundige goedkeuring van verkavelingen of bouwvragen deze toekomstige aanleg in het gedrang zouden brengen.

In sommige gevallen kan een bijzonder plan van aanleg waaraan een onteigeningsplan gekoppeld is, de verwezenlijking van de voorziene bestemming vergemakkelijken.

Deze gegevens dienen als aanduiding voor de gemeenten om hen aan te zetten gemeentelijke plannen van aanleg op te maken om tot een betere ordening te komen van de uitbreidingszones voor woningbouw, dan in het verleden het geval was.

Deze stelling is nochtans moeilijk houdbaar wanneer deze zones worden doorkruist door voldoende uitgeruste wegen.

De administratie werd verzocht de juridische weerslag van deze stelling, die planologisch te verdedigen is, te onderzoeken.

De voorgestelde wijzigingen aan de organieke wet van 1962 zullen het mogelijk maken rechtskracht te verlenen aan het ontwerp-gewestplan vanaf het ogenblik dat het openbaar onderzoek wordt ingezet.

De aldus voorziene uitbreidingszones zullen dan gedurende een termijn van 3 jaar beschermd blijven, vermits deze zones hun agrarische bestemming behouden, zolang geen bijzonder plan van aanleg wordt opgesteld dat beantwoordt aan de werkelijke behoeften en waaraan een programma van verwezenlijking verbonden is.

9) Een lid vraagt hoever het staat met de commissie voor de agglomeratie Charleroi.

De Minister deelt mede dat de Commissie voor de agglomeratie Charleroi sedert verscheidene weken opgericht. Er is dus geen enkel bezwaar dat zij zou bijeenkomen : het volstaat dat de voorzitter ze bijeenroept.

signaler que l'on n'envisage plus guère de les intégrer dans les conceptions actuelles en matière d'infrastructure, basées sur la construction de routes se coupant à angle droit. L'ancien schéma en « diagonale » est de plus en plus abandonné.

8) Aux Pays-Bas, les communes sont tenues depuis 1911 de prévoir des « zones d'extension » les concernant.

D'autre part, on constate que certains plans de secteur contiennent des indications concernant l'extension future de la commune. Jusqu'à présent, les petites zones agricoles situées à proximité des agglomérations peuvent être transformées en zones résidentielles moyennant un plan particulier d'aménagement. Le maintien temporaire de ces zones d'extension dans la catégorie des terres agricoles constitue d'ailleurs une garantie pour l'extension rationnelle ultérieure du village.

A ce sujet, un membre de la Commission voudrait savoir si :

1^o) ces régions sont suffisamment protégées, en droit comme en fait ?

Des lotissements y sont-ils encore autorisés ?

L'octroi de permis de lotir et de bâtir ne met-il pas en question la notion de « zones d'extension » ?

2^o) l'on ne pourrait envisager, dans l'optique d'une politique foncière, d'accorder à ces zones d'extension une protection effective immédiate contre toute forme de spéculation ?

Le Ministre souligne que les zones d'extension destinées à l'industrie et à la construction de logements ne font l'objet que de dispositions facultatives dans certains projets de plans de secteur dont l'exécution dépend de l'établissement d'un plan particulier d'aménagement, afin de préserver l'aménagement urbanistique interne de la zone.

Il s'agit d'éviter que l'octroi inconsidéré de permis de lotir ou de bâtir compromette l'aménagement ultérieur de la zone.

Dans certains cas, un plan particulier d'aménagement, auquel est joint un plan d'expropriation, peut faciliter l'affectation de la zone à la destination prévue.

Ces données servent d'indication pour les communes; on veut ainsi les inciter à établir des plans communaux d'aménagement en vue d'arriver à une distribution des zones d'extension affectées au logement, qui soit plus judicieuse que par le passé.

Toutefois, cette thèse est difficilement défendable lorsque ces zones sont coupées par des routes suffisamment équipées.

L'administration est invitée à examiner l'incidence sur le plan juridique de cette thèse qui se défend du point de vue de l'aménagement du territoire.

Les modifications que l'on se propose d'apporter à la loi organique de 1962 permettront de donner force de loi au projet de plan de secteur, dès l'instant où l'enquête publique est ouverte.

Les zones d'extension ainsi prévues resteront alors protégées durant une période de 3 années, puisqu'elles conservent leur affectation agricole tant que n'aura pas été élaboré un plan particulier d'aménagement répondant aux nécessités réelles et appuyé par un programme de réalisation.

9) Un membre demande où en est la Commission d'agglomération de Charleroi.

La Commission d'agglomération de Charleroi est constituée depuis plusieurs semaines, déclare le Ministre, et rien ne s'oppose à ce qu'elle se réunisse : il suffit que son président la convoque.

c) Gesubsidieerde werken.

1) Een lid heeft vernomen dat er bij de Vereniging van de Belgische Steden en Gemeenten een Commissie werd opgericht, met het oog op het onderzoek van de mogelijkheden tot vereenvoudiging van de procedure i.v.m. de betoelaging van de gemeentewerken.

Antwoord van de Minister :

Op initiatief van de Vereniging van de Belgische Steden en Gemeenten werd, in haar schoot, een commissie opgericht met als opdracht te zoeken naar mogelijke verbeteringen van de huidige stelsel tot het verlenen van een financiële staatstussenkomst aan de lokale besturen bij de uitvoering van werken.

Deze commissie heeft haar werkzaamheden aangevat op 22 februari 1966 en heeft ze, nadat 35 vergaderingen werden gehouden, op 9 december 1969 beëindigd.

Aan de werkzaamheden van deze commissie hebben, op verzoek van de Vereniging van de Belgische Steden en Gemeenten, afgevaardigden deelgenomen van de verschillende betrokken departementen.

Het eindverslag van deze werkzaamheden dat werd opgesteld, wordt normaal aan de Raad van Beheer van voornoemde vereniging voorgelegd.

Over het gevolg dat aan dit eindverslag zal gegeven worden kan thans nog niets gepreciseerd worden.

2) Van diverse zijden wordt de wens uitgedrukt dat de begrotingskredieten voor de subsidiëring van de werken der ondergeschikte besturen (een bedrag van 2 120 000 000 F) zou worden gedeblokkeerd. Dit kon gebeuren op een wijze die geen afbreuk doet aan de algemene regelen van de kredietpolitiek der Regering.

Een lid formuleert het volgende voorstel :

De Minister van Openbare Werken zou vóór 1 mei de kredieten toewijzen aan de betrokken besturen, ten definitieve titel doch op termijn; de kredietschijf der eerste vier maanden zou definitief en onmiddellijk worden toegewezen; de kredietschijf van de vier volgende maanden en de kredietschijf van de vier laatste maanden zouden definitief worden toegewezen doch met dien verstande dat de gemeenten zouden weten dat de kredieten slechts zullen beschikbaar zijn, naargelang van het geval, vóór 1 juni en in de loop van de maand september. De conjuncturele reserve van 27,5 % zou eveneens worden toegewezen vóór 1 mei doch zij zou slechts beschikbaar gesteld worden vanaf 1 januari 1971. Zij zou aldus kunnen worden ingeschreven op de begroting van 1971, ingeval de Regering oordeelt dat zij voor 1970 niet kan worden verleend.

De gemeenten zouden dus kunnen werken voor het volledige bedrag van het krediet van 2 120 000 000 F; doch wanneer zij op het krediet een beroep doen vóór de daadwerkelijke datum der beschikbaarheid ervan, zouden zij zelf tot die datum de interest aan het Gemeentekrediet van België betalen, stelsel waarmede laatsgenoemde instelling akkoord gaat.

Het laat de kredietpolitiek der Regering onaangeroerd, doch geeft de gemeenten de mogelijkheid de werken die sterk onder de invloed staan van de weersomstandigheden (wegeniswerken en grondwerken in openlucht) in optimale voorwaarden uit te voeren.

Antwoord van de Minister :

Het gebrek aan kredieten ten opzichte van de vele vragen voor toelagen aan ondergeschikte besturen heeft altijd be-

c) Travaux subventionnés.

1) Un membre a appris que l'on a créé à l'Association des Villes et Communes de Belgique une commission en vue d'examiner les possibilités de simplification de la procédure relative au subventionnement des travaux communaux.

Réponse du Ministre :

Il a été créé, à l'initiative de l'Association des Villes et Communes de Belgique, en son sein, une commission chargée de chercher des améliorations possibles au système actuel d'octroi d'une intervention financière de l'Etat au profit des pouvoirs locaux pour la réalisation de travaux.

Cette commission a entamé ses travaux le 22 février 1966 et a terminé ceux-ci le 9 décembre 1969, après avoir tenu 35 réunions.

Ont participé aux travaux de cette commission, à la demande de l'Association des Villes et Communes de Belgique, des délégués des divers départements intéressés.

Le rapport final relatif à ces travaux sera normalement soumis au Conseil d'administration de l'Association précitée.

Rien de précis ne peut être dit quant à la suite qui sera réservée à ce rapport final.

2) De divers côtés a été exprimé le vœu que les crédits budgétaires pour le subventionnement des travaux des pouvoirs subordonnés (un montant de 2 120 000 000 de francs) soient débloqués. Ceci peut se faire d'une façon qui n'affecte en rien les règles générales de la politique du Gouvernement en matière de crédits.

Un membre formule la proposition suivante :

Le Ministre des Travaux publics accorderait avant le 1^{er} mai à titre définitif, mais cependant à terme les crédits aux administrations intéressées. La tranche de crédits pour les quatre premiers mois serait accordée immédiatement et définitivement; la tranche de crédits afférents aux quatre mois suivants et celle des quatre derniers mois seraient accordées à titre définitif, étant bien entendu cependant que les communes sauraient que les crédits ne seraient disponibles, selon les cas, qu'à une date antérieure au 1^{er} juin et dans le courant de septembre. La tranche conjoncturelle de 27,5 % serait également accordée avant le 1^{er} mai, mais ne serait disponible qu'à partir du 1^{er} janvier 1971. Elle pourrait donc être inscrite au budget de 1971, au cas où le Gouvernement estimerait qu'elle ne peut être actroyée en 1970.

Les communes pourraient donc réaliser des travaux pour le montant total du crédit de 2 120 000 000 de francs, mais si elles ont recours aux crédits avant la date à laquelle elles peuvent effectivement en disposer, elle devraient elles-mêmes en payer les intérêts au Crédit communal de Belgique jusqu'à cette date: ce dernier s'est déclaré d'accord sur ce système.

Ceci n'affecte en rien la politique du Gouvernement en matière de crédit mais permet aux communes de réaliser, dans des conditions optimales, les travaux qui sont fortement influencés par les conditions atmosphériques (travaux de voirie et de terrassement, effectués en plein air).

Réponse du Ministre :

Le manque de crédits par rapport aux nombreuses demandes de subventions des pouvoirs subordonnés a toujours

staan. Vandaar dat aan geprogrammeerde werken soms laattijdig subsidie kan worden verleend in het huidige systeem.

Het is namelijk zo dat de vastlegging van de toelagen slechts kan gebeuren op het ogenblik dat de kredieten voorhanden zijn die nu in drie viermaandelijke schijven vrijgegeven worden.

De vastleggingsmogelijkheden zijn dus niet alleen door het volume der jaarkredieten maar ook door het jaarlijks opgelegde plafond beperkt. Aangezien de financiering in elk geval verzekerd is door het Gemeentekrediet van België, en anderzijds de terugbetaling door de Staat aan het Gemeentekrediet eveneens vaststaat, doet dit de gedachte ontstaan van een systeem waarbij het aanvangen van de werken niet zou gekoppeld worden aan deze vastlegging, d.w.z. :

1) dat een vaste belofte van toelage zou volstaan om de werken aan te vangen en dat de effectieve kredieten byb. slechts enkele maanden later ter beschikking van het Gemeentekrediet zouden gesteld worden (wissel op termijn);

2) dat het Gemeentekrediet van België de lening of ten minste het gemeentelijk aandeel op basis van deze vaste belofte zou afhandelen.

Er zal contact gezocht worden met de Minister van Begroting en met het Gemeentekrediet van België om in die zin een oplossing na te streven.

3) De gemeenten worden geconfronteerd met verkeersproblemen en dienen voor de oplossing ervan een beroep te doen op private studiebureaus waarvan de honoraria zeer hoog liggen.

Een lid vraagt of het Departement van Openbare Werken aan de gemeenten geen subsidies kan verlenen om de kosten van die studies te dekken?

Antwoord van de Minister :

De Dienst voor Verkeersregeling, die afhangt van het Departement van Openbare Werken staat ter beschikking van de gemeenten om hen te adviseren bij de studies en onderzoeken die dienen uitgevoerd te worden.

Die Dienst is echter niet uitgerust om zelf die studies uit te voeren en het geheel van de resultaten van de onderzoeken die door sommige steden en gemeenten zouden gevraagd worden te interpreteren. Het ware nochtans zeer wenselijk dat tenminste de grote agglomeraties op wetenschappelijke basis een verkeersonderzoek zouden instellen met betrekking tot het stadsverkeer.

Gezien het belang van die onderzoeken voor het Departement van Openbare Werken, daar het hier gaat om problemen van verkeersveiligheid en dikwijls om grote verbindingswegen, zal het Bestuur der Wegen de suggestie met een gunstige vooringemendheid onderzoeken.

4) In de buitengewone uitgaven is er een artikel 43.01 « Inkomstenoverdrachten aan de gemeenten en de provinciën — Ministerie van Cultuur. Toelagen voor de uitvoering van de restauratiewerken aan geklasseerde burgerlijke monumenten en gebouwen ».

De nieuwe ordonnanceringsmachtigingen van 1970 bedragen 23 miljoen t.o.v. 16 miljoen aangepaste kredieten voor 1969.

Zullen deze gelden ook voor de restauratie van openbare gebouwen mogen gebruikt worden vraagt een lid. Zal het privé-initiatief hier ook een beroep mogen op doen?

De Minister antwoordt dat de kosten voor restauratie van monumentale gebouwen door tussenkomst van Openbare Werken kunnen gesubsidieerd worden voor een be-

existé. Il s'ensuit, dès lors, que des travaux programmés ne bénéficient parfois que de subsides tardifs dans le système actuel.

Il n'est, en effet, possible d'engager les subventions qu'au moment où sont disponibles les crédits qui, actuellement, sont libérés par tranches tous les quatre mois.

Les possibilités d'engagement ne sont donc pas seulement limitées par le volume des crédits annuels, mais aussi par le plafond imposé annuellement. Etant donné que le financement est en tout cas assuré par le Crédit communal de Belgique, et, d'autre part, que le remboursement par l'Etat au Crédit communal est également certain, on a envisagé un système dans lequel le début des travaux ne serait pas lié à cet engagement, c'est-à-dire :

1) qu'une promesse ferme de subvention suffirait à pouvoir entamer les travaux et que les crédits effectifs seraient mis à la disposition du Crédit communal, par exemple, quelques mois plus tard seulement (traite à terme);

2) que le Crédit communal de Belgique réglerait le prêt ou, du moins, la part communale sur la base de cette promesse ferme.

L'initiative de contacts avec le Ministre du Budget et avec le Crédit communal de Belgique sera prise afin de rechercher une solution en ce sens.

3) Les communes ont à faire face à des problèmes de circulation et doivent, pour résoudre ceux-ci, faire appel à des bureaux d'études privés dont les honoraires sont fort élevés.

Un membre demande si le Département des Travaux publics ne peut accorder une subvention aux communes pour couvrir les frais de ces études?

Réponse du Ministre :

Le service de la réglementation routière, qui dépend du Département des Travaux publics est à la disposition des communes pour les conseiller lors d'études et d'enquêtes qui doivent être faites.

Ce service n'est cependant pas équipé pour réaliser lui-même ces études et pour interpréter l'ensemble des résultats des recherches qui seraient demandées par certaines villes et communes. Il serait pourtant souhaitable que du moins les grandes agglomérations procèdent sur une base scientifique à des enquêtes portant sur le trafic urbain.

Etant donné l'importance de ces enquêtes pour le Département des Travaux publics et vu qu'il s'agit de problèmes de sécurité routière et souvent de grandes voies de communication, l'Administration des Routes examinera la suggestion avec un préjugé favorable.

4) Aux dépenses extraordinaires figure un article 43.01 « Transferts de revenus aux communes et aux provinces — Ministère de la Culture. Subsidies pour l'exécution de travaux de restauration des monuments et édifices civils classés ».

Les nouvelles autorisations d'ordonnancement de 1970 s'élèvent à 23 millions contre 16 millions de crédits ajustés pour 1969.

Ces fonds pourront-ils également être utilisés pour la restauration de bâtiments publics, demande un membre. L'initiative privée pourra-t-elle aussi y recourir?

Le Ministre répond que les frais de restauration d'édifices monumentaux à l'intervention des Travaux publics peuvent être subsidiés à concurrence des 60 % lorsque ces

drag van 60 % wanneer die gebouwen eigendom zijn van een ondergeschikt openbaar bestuur zoals provincie, gemeente, commissies van openbare onderstand, en kerkfabrieken.

Wanneer een monumentaal gebouw privé-eigendom is dan wordt de tussenkomst toegekend door het Ministerie van Cultuur, na gunstig advies van de Commissie van Monumenten en Landschappen.

d) *Wet Brunfaut.*

Een lid vraagt waarom de Wet-Brunfaut niet van toepassing is op gemeenten en commissies van openbare onderstand?

De Minister wijst erop dat de wet van 15 april 1949 alsook deze van 27 juni 1956 uitdrukkelijk bepalen :

« In geval van oprichting, door bouwmaatschappijen van openbaar nut van een groep van ten minste vijftientwintig volkswoningen of kleine landeigendommen... »

De bouwmaatschappijen van openbaar nut omvatten uitsluitend de beide Nationale Maatschappijen van de Huisvesting en van de Kleine Landeigendom.

Een wetsvoorstel om de wet ook toepasselijk te maken voor gemeenten en intercommunales is reeds goedgekeurd in de Senaat.

De idee om de wet Brunfaut uit te breiden tot gemeenten en commissies van openbare onderstand is verdedigbaar en verdient eveneens de aandacht.

F. — *Oorlogsschade.*

Een lid vestigt de aandacht op de problemen i.v.m. de oorlogsschade en de Kongo-schade.

In dit verband wil hij weten hoever men staat met het vereffenen van :

- de gewone oorlogsschade 1940-1945;
- de schade berokkend in Kongo.

Voorts vraagt hij hoeveel dossiers er nog te behandelen zijn in beide gevallen.

Antwoord van de Minister :

I. — *Oorlogsschade 1940-1945 (punten a-c).*

De afhandeling van de ingediende aanvragen om tussenkomst (circa 885 000 bundels-patrimonium) is praktisch beëindigd.

De provinciale directie voor oorlogsschade « Brabant-Rijk » die de resterende bundels bij de vanaf 1960 geleidelijk afgeschaft provinciale directies heeft overgenomen, werd als afzonderlijke buitendienst afgeschaft van 1 april 1970 af.

Er blijven in eerste aanleg ongeveer 470 bundels te likwidieren die van contentieuze aard zijn en waarvan bijna de helft praktisch afhandelbaar zijn. Die likvidatie wordt verder verzekerd door een kleine kern (3 gespecialiseerde agenten) die bij de centrale dienst « Geschillen » fungeert onder de verantwoordelijkheid van de provinciale directeur die tevens met andere opdrachten is belast.

Bij de Commissies van Beroep zijn nog slechts ongeveer 350 zaken aanhangig die tegen het einde van dit jaar praktisch zullen aangezuiverd zijn.

bâtiments sont la propriété de pouvoirs subordonnés tels que les provinces, les communes, les commissions d'assistance publique et les fabriques d'église.

Lorsqu'un monument est propriété privée, l'intervention est accordée par le Ministère de la Culture, sur avis favorable de la Commission des Monuments et des Sites.

d) *La loi Brunfaut.*

Un membre demande pourquoi la loi Brunfaut n'est pas applicable aux communes et aux commissions d'assistance publique.

Le Ministre rappelle que la loi du 15 avril 1949 et celle du 27 juin 1956 prévoient expressément :

« En cas de construction d'un groupe d'au moins vingt-cinq habitations sociales ou petites propriétés terriennes par des sociétés immobilières de service public... »

Les sociétés immobilières de service public ne comprennent que les Sociétés nationales du logement et de la petite propriété terrienne.

Une proposition de loi tendant à rendre la loi également applicable aux communes et aux intercommunales a déjà été adoptée par le Sénat.

L'idée d'étendre la loi Brunfaut aux communes et aux commissions d'assistance publique est défendable et mérite également que l'on s'y arrête.

F. — *Domages de guerre.*

Un membre attire l'attention sur les problèmes relatifs aux dommages de guerre et ceux subis au Congo.

A ce propos, il aimerait savoir où en est la liquidation :

- des dommages de guerre ordinaires 1940-1945;
- des dommages subis au Congo.

Il demande, en outre, combien de dossiers doivent encore être examinés dans les deux cas.

Réponse du Ministre :

I. — *Domages de guerre 1940-1945 (points a - c).*

L'examen des demandes introduites (environ 885.000 dossiers-patrimoine) est pratiquement terminé.

La direction provinciale pour les dommages de guerre « Brabant - Royaume » qui a repris depuis 1960 les dossiers restants des directions provinciales progressivement supprimées, est supprimée comme service extérieur distinct depuis le 1^{er} avril 1970.

Il reste à liquider en première instance environ 470 dossiers de nature contentieuse, dont la moitié environ peut être liquidée. Cette liquidation est assurée par un petit noyau (3 agents spécialisés) qui fonctionne au sein du service central « Contentieux », sous la responsabilité du directeur provincial qui est également chargé d'autres tâches.

Dans les Commissions d'appel il y a encore environ 350 affaires en suspens qui seront pratiquement réglées pour la fin de cette année.

Het totaal bedrag der verleende vergoedingen beloopt circa 37,5 miljard frank en dit van de bijkomende kredietmogelijkheden aan verlaagde rentevoet circa 29 miljard frank.

II. — Schade berokkend in Kongo in verband met de overgang tot de onafhankelijkheid.

1. Vorderingsstand.

Al de aanvragen om staatsstussenkomst die uitsluitend betrekking hadden op roerende goederen bestemd voor dagelijks of huishoudelijk gebruik zijn in eerste aanleg afgewerkt en voor de andere aanvragen werd, in de meeste gevallen, een voorschot (voorlopige procedure ingesteld door artikels 37 en volgende van de wet) of een wachttoelage (wet van 3 april 1969) toegekend.

Meer bepaald is de situatie de volgende per 1 april 1970 :

a) Definitief ingeboekte oorspronkelijke aanvragen	6 840
vermeerdering van het aantal dossiers-patrimonium wegens splitsing	1 218
Totaal aantal definitief ingeboekte dossiers	8 058
Totaal bedrag van de aangegeven schade :	
7 341 000 000 F (waarde 1 januari 1960).	
b) Totaal aantal dossiers afgehandeld in definitieve procedure-eerste aanleg (conciliatie)	4 582
waarvan 4 215 die enkel betrekking hebben op roerende goederen van dagelijks of huishoudelijk gebruik en 367 die ook op andere schade betrekking hebben.	
Totaal aantal dossiers nog in definitieve procedure af te handelen : 3 476 die, grosso modo, omtrent 2 500 oorspronkelijke aanvragen vertegenwoordigen.	
c) Totaal aantal dossiers voor dewelke een voorschot (voorlopige procedure — art. 37 en volgende van de wet) werd toegekend	497
d) Totaal aantal dossiers voor dewelke een wachttoelage (art. 45bis — wet van 3 april 1969) werd toegekend	1 407

2. Vooruitzichten inzake definitieve afhandeling.

De circa 2 500 oorspronkelijke aanvragen om Staatsstussenkomst, die aanleiding gaven tot de hogerbepaalde 3 476 dossiers-patrimonium, vertegenwoordigen een totaal aangegeven schadebedrag van circa 6 miljard frank.

Voor die doorgaans zeer belangrijke bundels ontbreken essentiële inlichtingen die voor de definitieve afhandeling onontbeerlijk zijn.

Een zending van 15 gespecialiseerde privé-deskundigen van het industrieel en agronomisch studiebureau N. V. Fernand Courtoy - afdeling AGRER is belast met het onderzoek ter plaatse betreffende de circa 1 200 gevallen die de belangrijkste zijn inzake de aangegeven schade aan onroerende goederen. Die zending heeft haar werkzaamheden in Kongo aangevat sinds einde februari II. en moet haar opdracht normaal beëindigen over zes maanden.

Naarmate het Bestuur van Wederopbouw beschikt over de verslagen in te dienen door die zending, wordt het definitief onderzoek der resterende bundels per gewest systematisch ingezet, rekening houdende met de voorschriften inzake voorrang.

Tot heden werden circa 140 verslagen ontvangen, die nu aan een grondige voorstudie zijn onderworpen.

Le montant total des indemnités accordées s'élève à 37,5 milliards de F environ et celui des possibilités de crédits complémentaires à intérêt réduit à quelque 29 milliards de F.

II. — Dommages subis au Congo à la suite de l'accession à l'indépendance.

1. Etat d'avancement.

Toutes les demandes d'intervention de l'Etat qui portaient exclusivement sur des biens meubles destinés à l'usage quotidien ou domestique sont traitées en première instance et pour les autres demandes l'on a accordé dans la plupart des cas une avance (procédure provisoire instituée par les articles 37 et suivants de la loi) ou une indemnité d'attente (loi du 3 avril 1969).

Au 1^{er} avril 1970 la situation était la suivante :

a) Demandes originelles définitivement comptabilisées	6 840
Augmentation du nombre de dossiers-patrimoine à la suite de leur scission	1 218
Nombre total de dossiers définitivement comptabilisés	8 058
Montant total des dommages déclarés :	
7 341 000 000 de francs (valeur 1 ^{er} janvier 1960).	
b) Nombre total de dossiers traités en procédure définitive de première instance (conciliation)	4 582
dont 4 215 ayant uniquement trait à des biens meubles d'usage quotidien ou domestique et 367 ayant trait à d'autres dommages.	
Nombre total de dossiers encore à traiter en procédure définitive : 3 476 qui, grosso modo, représentent quelque 2 500 demandes originelles.	
c) Nombre total de dossiers pour lesquels une avance (procédure provisoire, art. 37 et suivants de la loi) a été accordée	497
d) Nombre total de dossiers pour lesquels une indemnité d'attente (art. 45bis — loi du 3 avril 1969) a été accordée	1 407

2. Perspectives en matière de règlement définitif.

Les quelque 2 500 demandes originelles d'intervention de l'Etat qui ont donné lieu aux 3 476 dossiers-patrimoine, représentent un montant total déclaré de dommages d'environ 6 milliards de francs.

A ces dossiers généralement très importants manquent des données essentielles, indispensables à la liquidation définitive.

Une mission de 15 experts spécialisés privés du bureau d'études industriel et agronomique S. A. Fernand Courtoy, division Agrer, est chargée de l'enquête sur place pour quelque 1 200 cas parmi les plus importants en ce qui concerne les dommages déclarés à des biens immobiliers. Cette mission a entamé ses activités au Congo à la fin de février dernier et doit normalement terminer ses travaux dans six mois.

Au fur et à mesure que l'Administration de la Reconstruction disposera des rapports à déposer par cette mission, l'examen définitif des dossiers restants sera systématiquement entamé par région, compte tenu des prescriptions en matière de priorité.

Jusqu'à présent 140 rapports environ ont été reçus: ils sont soumis à un pré-examen approfondi.

G. — Personeel.

1) Enkele leden vragen hoeveel personeelsleden tewerkgesteld zijn bij het Ministerie van Openbare Werken. Tevens vragen zij of de produktiviteit van deze ambtenaren kan gemeten worden.

De Minister van Openbare Werken is de mening toegedaan dat er nog teveel ambtenaren in Brussel zijn hoewel het departement in iedere provincie vier besturen telt. Voorts zijn er nog diensten in Oostende, Doornik, Kortrijk enz. M.a.w. er zijn in de provincies 40 à 45 diensten die een grote graad van autonomie genieten. De Minister heeft daarenboven de bedoeling nog grotere bevoegdheden te verstrekken aan de gewestelijke directeurs.

Wat de produktiviteit betreft, deze kan gemeten worden door de gemiddelde investering per ambtenaar. Men bekomt volgende cijfers :

a) Globaal voor Openbare Werken :

(totaal investeringen niet inbegrepen E 3, Dienst der Scheepvaart en N. V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel).

G. — Personnel.

1) Certains membres se sont enquis des effectifs du personnel occupé par le Ministère des Travaux publics; ils ont également demandé s'il est possible d'apprécier la productivité de ces agents.

Le Ministre des Travaux publics estime qu'il y a encore trop d'agents à Bruxelles, bien que le département compte quatre directions dans chaque province. Il y a, en outre, encore des services à Ostende, Tournai, Courtrai, etc.; en d'autres termes, il y a en province 40 à 45 services qui jouissent d'un degré élevé d'autonomie. Le Ministre a, de plus, l'intention d'accorder encore plus de pouvoirs aux directeurs régionaux.

En ce qui concerne la productivité, il est possible de l'apprécier en se fondant sur l'investissement moyen par agent. L'on obtient les chiffres suivants :

a) Globalement pour les Travaux publics :

(total des investissements, à l'exclusion de l'autoroute E 3, du Service de la Navigation et de la S. A. du Canal maritime et des installations portuaires de Bruxelles).

Jaar Année	Investerings Investissements	Personeel Personnel					Gemiddelde Moyenne
		Hoofdbestuur Administr. centrale	Buitendiensten Services extérieurs	Wegenfond Fonds des Routes	Scholenfond Fonds scolaire	Totaal Total	
1965	18 078 000 000	2 648	5 979	321	332	9 280	1 950 000
1966	21 174 000 000	2 489	5 936	401	440	9 266	2 177 000
1967	24 714 000 000	2 564	5 953	603	480	9 600	2 574 000
1968	29 099 000 000	2 584	5 794	835	530	9 743	2 986 000
1969	32 808 000 000	2 855	5 994	1 381	608	10 838	3 027 000

b) Wegeninvesteringen.

b) Investissements routiers :

Jaar Année	Investerings Investissements	Personeel Personnel				Gemiddelde Moyenne
		Hoofdbestuur Administration centrale	Buitendiensten Services extérieurs	Wegenfond Fonds des Routes	Totaal Total	
1965	6 761 000 000	400	2 675	321	3 396	1 990 000 000
1966	8 774 000 000	410	2 673	401	3 484	2 518 000 000
1967	10 187 000 000	420	2 688	603	3 711	2 745 000 000
1968	15 050 000 000	449	2 591	835	3 875	3 883 000 000
1969	16 653 000 000	440	2 625	1 381	4 446	3 745 000 000

De investeringen van de intercommunale E 3, van de Dienst der Scheepvaart en van de N. V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel zijn niet in de berekening opgenomen omdat het personeel dat met de uitvoering belast is, volledig of gedeeltelijk vreemd is aan het departement van Openbare Werken.

2) Een lid vraagt de Minister inlichtingen omtrent het taalkader in het departement.

De Minister verklaart dat na lange besprekingen in de schoot van het departement het ontwerp van Taalkader begin 1969 werd overgemaakt aan de Vaste Commissie voor Taaltoezicht (V. C. T.).

Dit ontwerp — dat vergezeld is van een uitvoerige nota houdende motivering van de voorgestelde verdeling der ambten — kwam reeds enkele malen voor op de agenda van de V. C. T.

De V. C. T. heeft, in de loop van de maand maart enkele deskundigen van Openbare Werken gehoord en hen bijkomende inlichtingen van statistische aard gevraagd die lopen over verscheidene jaren.

Deze inlichtingen zijn thans verzameld en zullen eerst-daags aan de V. C. T. worden doorgestuurd.

In de loop van de maand mei zal de bespreking voor het taalkader in de schoot van de V. C. T. hernomen worden.

H. — Varia.

1) Voor wat de autonome haven van Charleroi betreft, verklaart de Minister dat het akkoord van al de betrokkenen verkregen werd. De overeenkomst wordt momenteel ter ondertekening aan de provincie, het A. D. E. C. en de stad Charleroi voorgelegd. Het wetsontwerp is aan de Raad van State voorgelegd. De hoop is gewettigd dat dit ontwerp tijdens de komende weken zal kunnen worden ingediend.

2) In verband met de S. V. Intercommunale Maatschappij van de Linker Scheldeoever « IMALSO » wijst de Minister erop dat einde 1958 tussen de Belgische Staat en deze maatschappij een overeenkomst werd gesloten krachtens welke geen toelagen meer geëist worden van de gebruikers van de eerste voertuigen- en de voetgangerstunnel onder de Schelde te Antwerpen, en de Staat, door bemiddeling van het Departement van Openbare Werken, aan de IMALSO een jaarlijkse toelage stort die telkens aangepast wordt aan de schommelingen van de index der kleinhandelsprijzen. Luidens artikel 34 van de statuten kan de Maatschappij, door de eenzijdige wil van de Staat, vervroegd worden ontbonden. Inmiddels staat genoemd organisme nog steeds in voor het onderhoud en de exploitatie van beide tunnels, evenals voor de verdere ontsluiting en tegeldemaking van de haar toebehorende terreinen op de Linker Scheldeoever.

IV. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN.

Een lid heeft amendementen voorgesteld (Stuk n° 4-XVI/2) die er toe strekken drie nieuwe artikelen in te voegen.

Hij wijst er niettemin vooraf op dat deze artikelen eerder symbolisch zijn.

Het eerste amendement heeft tot doel een commissie op te richten die de voornaamste punten van het vijfjarenplan economisch moet verantwoorden (art. 12.31 nieuw).

Het tweede amendement strekt ertoe een commissie op te richten die de van Openbare Werken afhangelende regio-

Les investissements de l'intercommunale E 3, du Service de la Navigation et de la S. A. du Canal maritime et des installations portuaires de Bruxelles ne sont pas repris dans le calcul parce que le personnel d'exécution est totalement ou partiellement étranger au Département des Travaux publics.

2) Un membre a demandé au Ministre de lui fournir des renseignements sur le cadre linguistique au sein du département.

Le Ministre a répondu qu'après de longues discussions au sein du département, le projet de cadre linguistique a été transmis au début de 1969 à la Commission permanente de contrôle linguistique.

Ce projet, accompagné d'une note détaillée motivant la proposition de division des fonctions, a figuré plus d'une fois déjà à l'ordre du jour de la Commission.

La Commission permanente de contrôle linguistique a entendu au cours du mois de mars quelques experts des Travaux publics et leur a demandé des informations complémentaires de nature statistique portant sur plusieurs années.

Ces renseignements sont actuellement rassemblés et seront envoyés à la Commission dans les prochains jours.

La discussion relative au cadre linguistique sera reprise à la Commission au cours du mois de mai.

H. — Divers.

1) En ce qui concerne le port autonome de Charleroi le Ministre a signalé que l'accord de tous les intéressés a été obtenu. La convention est actuellement soumise à la signature de la province, de l'A. D. E. C. et de la ville de Charleroi. Le projet de loi a été soumis au Conseil d'Etat. On peut espérer que le dépôt du projet interviendra dans les prochaines semaines.

2) En ce qui concerne la S. C. Intercommunale de la rive gauche de l'Escaut « IMALSO », le Ministre a rappelé qu'à la fin de 1958 une convention a été conclue entre l'Etat belge et cette société; en vertu de cette convention les utilisateurs du premier tunnel pour véhicules et du tunnel pour piétons sous l'Escaut à Anvers sont exemptés du péage. En contrepartie l'Etat verse à l'IMALSO une subvention annuelle, liée aux variations de l'indice des prix à la consommation. Aux termes de l'article 34 des statuts, la Société peut être dissoute anticipativement par la seule volonté de l'Etat. Entre-temps ledit organisme est toujours responsable de l'entretien et de l'exploitation des deux tunnels, ainsi que de la mise en valeur et de la réalisation des terrains qui lui appartiennent sur la rive gauche de l'Escaut.

IV. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES.

Un membre a présenté des amendements (Doc. n° 4-XVI/2) tendant à insérer trois articles nouveaux.

Préalablement il a tenu à souligner le caractère symbolique de ces articles.

Le premier tend à créer une commission chargée de présenter la justification économique des principales options du plan quinquennal (art. 12.31 nouveau).

Le deuxième a pour but de créer une commission chargée de présenter les dépenses régionales d'investissement

nale investeringsuitgaven in grote categoriën moet onderbrengen en de posten boven 50 miljoen moet ventileren (art. 12.32 nieuw).

Het derde amendement strekt ertoe een commissie op te richten die is belast met de studie van het onderscheid tussen de uitgaven voor water- en havenwerken, naargelang zij van nationaal of van regionaal belang zijn (art. 12.33 nieuw).

Naar hij meent schiet het parlementair regime thans sterk te kort, zelfs wanneer het er op aan komt een verbintenis aan te gaan voor het zo belangrijke bedrag van ca. 50 miljard F voor openbare werken.

Het lijkt hem dan ook nodig een hervorming op gang te brengen met het oog op de latere dienstjaren.

De gezonde krachten van het land op economisch, sociaal, gewestelijk en — a fortiori — op politiek gebied moeten, op parlementair niveau, effectief deelhebben aan het vaststellen van het openbare investeringsbeleid en de stemming van de volgende begroting van Openbare Werken moet dan de waarde hebben van een instemming en niet alleen maar van een berusting.

Het politieke vraagstuk dat thans rijst is, of men het eens is om de werkmethodes aan te passen en of voldoende eensgesindheid aanwezig is om de hoofdlijnen te bepalen van het economisch beleid van de Staat en van de gewestelijke spreiding daarvan, met wat zulks inzake infrastructuur met zich brengt.

De auteur van de amendementen verklaart dat zij tot doel hebben een eventuele instemming met deze toekomstige organisatie te laten acteren.

Het lid verklaart dat hij geen voorstander is van een door de overheid opgelegde vestiging van elke industriële of handelsonderneming.

Met betrekking tot de specialisatie van de havens lijkt het hem onmogelijk van Antwerpen, Gent en Zeebrugge terzelfdertijd tegelijk een grote petroleumhaven, een erts-haven met een toekomst op het gebied van de ijzer- en staalnijverheid, een petrochemisch centrum, een concentratie van elektrische en atoomcentrales, een centrum van niet-ijzerverwerkende metallurgie, een eindstation voor containers, een uitgangspunt van internationale lijnen voor algemeen goederen verkeer, het centrum van een automobiell-industrie en een vacatiecentrum te maken !

Als antwoord heeft de Minister het voorbeeld geciteerd van de Australische maatschappij die het voordeliger vond in België met twee havens — Antwerpen en Zeebrugge — te onderhandelen in plaats van met één. Het spreekt vanzelf dat het voor de Australische onderneming voordeliger uitvalt. Het is zelfs duidelijk dat dit de mogelijkheden van ons land vergroot. Maar tot welke prijs ?

Hoeveel kost het twee kansen te hebben in de plaats van één en welke is, rekening houdend met de kostprijs, het economisch belang van het voordeel twee havens ter beschikking te kunnen stellen ?

Zelfs indien er een zuivere winst is, zou dit — aangezien het jaarbedrag van de winst belangrijker is dan dat van de kosten — nog niet volstaan om de eventueel vereiste openbare investering te wettigen. Men zou die netto-rendabiliteit nog moeten vergelijken met de netto-rendabiliteit van andere investeringen, die met hetzelfde geld kunnen worden gedaan : netto-rendabiliteit van de metro te Brussel, van de linker Scheldcoever, van de vernieuwing van het stadsbeeld in de streek van Charleroi, van de universitaire expansie of van betere spoorwegverbindingen met de nieuwe nijverheidscentra van het land.

Voor iedere economische berekening moet een vergelijking worden gemaakt tussen de kosten en de winst, die de

relevant des travaux publics par grandes catégories et de ventiler les postes supérieurs à 50 millions (art. 12.32 nouveau).

Le troisième concerne la création d'une commission chargée d'étudier la distinction à opérer dans les dépenses hydrauliques et portuaires entre les travaux d'intérêt national et ceux d'intérêt régional (art. 12.33 nouveau).

A son avis, le régime parlementaire est devenu largement inopérant, même dans un acte aussi important que l'engagement de près de 50 milliards de francs de travaux publics.

Il lui paraît dès lors nécessaire d'introduire un mécanisme de réforme en vue des prochains exercices.

Il faut que les forces vives du pays, sur le plan économique, social, régional et, a fortiori, politique, participent effectivement au niveau parlementaire, à la définition de la politique d'investissements publics et que le vote du prochain budget des Travaux publics ait cette fois la signification d'une adhésion et non plus seulement d'une résignation.

Le problème politique qui se pose maintenant est de savoir si l'on est d'accord pour aménager les méthodes de travail et fonder sur un consensus suffisant les lignes maîtresses de la politique économique de l'Etat, de sa répartition régionale dans ses implications en matière d'infrastructure.

Le membre a déclaré que les amendements qu'il a déposés tendent à faire acter un éventuel accord sur cette organisation future.

Le membre a déclaré qu'il n'est pas partisan d'une implantation autoritaire de chaque entreprise industrielle ou commerciale.

En ce qui concerne la spécialisation des ports, il lui paraît impossible de faire d'Anvers, de Gand et de Zeebrugge, simultanément, un grand port pétrolier, un port minéralier à vocation sidérurgique, un centre pétrochimique, une concentration de centrales électriques et atomiques, un centre métallurgique des non-ferreux, un terminus de containers, un départ de lignes internationales pour marchandises générales, le centre d'une industrie automobile et un endroit de villégiature.

Le Ministre a répondu par l'exemple de la compagnie australienne qui a trouvé avantage à pouvoir négocier en Belgique avec deux ports : Anvers et Zeebrugge, plutôt qu'avec un seul. Il est bien évident que, pour l'entreprise australienne, c'est plus intéressant. Il est même évident que les chances du pays sont accrues. Mais à quel prix ?

Combien cela coûte-t-il d'avoir deux chances plutôt qu'une et, au regard de ce coût, quelle est l'importance économique de l'avantage d'offrir deux ports ?

Par surcroît, si même il y a bénéfice net, l'annuité du bénéfice étant plus importante que l'annuité du coût, cela ne suffirait pas à justifier l'investissement public éventuellement nécessaire. Il faudrait encore comparer cette rentabilité nette avec la rentabilité nette d'autres investissements possibles grâce au même argent : rentabilité nette du métro de Bruxelles, de la rive gauche de l'Escaut, de la rénovation urbaine de la région de Charleroi, de l'expansion universitaire ou de meilleures liaisons ferroviaires avec les nouvelles localisations industrielles du pays.

Il n'y a pas de calcul économique qui ne consiste dans la comparaison coût/bénéfice des différents projets en com-

verschillende met elkaar concurrerende ontwerpen meebrengen en opleveren. Als men zo niet te werk gaat, offert men uiteindelijk op wat economisch het meest rendabel is.

De Minister toonde dit trouwens aan, toen hij uiteenzette dat de besnoeiingen in het programma van de autowegen ingevolge de politieke drukking speciaal de wegverbinding zal treffen die hijzelf als de meest economische keuze beschouwde — nl. de weg Antwerpen-Brussel-Charleroi.

Het komt erop aan te weten in hoever de door ons nagestreefde industrialisatie op onze havens moet worden afgestemd. Is dat het geval, dan komt die industrialisatie overeen met een bepaalde soort vrij zware industrie die veel kapitalen vergt en die sterk gecontroleerd wordt door internationale groepen, welke slechts een beperkt aantal en niet altijd zeer geschoolde arbeidskrachten tewerkstellen.

Afgezien zelfs van de weerslag op het regionaal evenwicht heeft deze keuze een sectoriële betekenis. Zij zou dienen te worden gecombineerd met een industrialisatie volgens Zwitser of Zweeds model, die verschilt naar het object of de plaats. Wij moeten dus een nieuwe start nemen, de verhoudingen bepalen en er van af zien absolute prioriteit te verlenen aan de haven ten koste van de andere problemen.

Een objectieve methode, een economisch plan zijn nodig om de verdeling tussen de havens en de rest te beslechten.

Daar de Regering verklaard heeft dat het unitaire België door de feiten achterhaald is, dienen de bestanddelen van het nieuwe België een wettig aandeel in de overheidssteun te krijgen, die van het centraal gezag blijft afhangen.

Een principiële verdeling dient te worden vastgesteld, welke door de beide gemeenschappen en door de drie streken aanvaard wordt.

Een lid vraagt of het redelijk is alle havenwerken te rangschikken als zijnde van nationaal belang alhoewel de Commissie Craen — die een nationale Commissie is — toegeeft dat de meeste haveninvesteringen de regionale industrialisatie tot doel hebben.

Is het redelijk al de administratieve gebouwen die het nationaal belang dienen, in de Brusselse infrastructuur te rangschikken terwijl de havens die van nationaal belang zijn, bij de nationale infrastructuur worden ingedeeld.

Is het redelijk de stuwdammen — die misschien indirect de Nederlanders ten goede zullen komen als compensatie voor de te Antwerpen uitgevoerde werken — te rekenen onder de werken die in het belang van de Walen zijn?

Is het redelijk, qua verdeling van de openbare werken, het Brusselse gewest tot de 19 gemeenten te beperken, hoewel de op een afstand van 5 of 10 km uitgevoerde werken duidelijk en hoofdzakelijk tot verbetering van het verkeer in de Brusselse agglomeratie moeten dienen?

Een ernstige zaak als deze moet worden voorbereid door een Commissie waarin de verschillende belangen waarin ons land uiteenvalt, ruimschoots vertegenwoordigd zijn.

Antwoord van de Minister :

De Minister van Openbare Werken wijst erop dat niet op de begroting voor 1971 zal moeten gewacht worden om het vijfjarenplan te bespreken.

Hij gaat ermee akkoord dat de voorstelling van de begroting zou kunnen verbeterd worden. Ook zou naar zijn mening bij iedere begroting een algemene toelichting moeten gevoegd worden waarin de beleidsopties zouden verwerkt zijn.

pétition. Si l'on ne procède pas ainsi, on finit par sacrifier ce qui est économiquement le plus rentable.

Le Ministre en a donné la démonstration en expliquant que les réductions du programme d'autoroutes allaient, par suite d'un jeu de pression politique, frapper spécialement la liaison routière qu'il avait lui-même présentée comme l'option la mieux fondée économiquement : Anvers-Bruxelles-Charleroi.

Il s'agit de savoir dans quelle mesure l'industrialisation que nous recherchons doit être de type portuaire. Parce que, si elle est portuaire, elle correspond à un certain genre d'industrie assez lourde, grosse consommatrice de capitaux et contrôlée largement par des groupes internationaux qui n'assurent qu'un emploi limité et pas toujours très qualifié.

Indépendamment même des répercussions sur l'équilibre régional, cette option a une signification en ce qui concerne les secteurs. Il faudrait la combiner avec une industrialisation à la Suisse ou à la Suédoise, différente dans son contenu et dans sa localisation. Il faut donc répartir, établir des proportions et exclure une priorité absolue des ports au détriment du reste.

Pour arbitrer entre les ports et le reste, il faut avoir une méthode objective, un plan économique.

Le Gouvernement ayant déclaré que la Belgique unitaire est dépassée par les faits, il faut que les composantes de la Belgique nouvelle soient assurées de recevoir leur part légitime des interventions publiques, qui continuent à relever du pouvoir central.

Il faut définir des principes de répartition qui soient acceptés par les deux communautés et par les trois régions.

Un membre a demandé s'il est raisonnable de ranger tous les travaux portuaires dans les ouvrages d'intérêt national, alors que la Commission Craen — qui était une commission nationale — reconnaissait que la majorité des investissements portuaires avaient pour but l'industrialisation de la région.

Est-il raisonnable de ranger tous les bâtiments administratifs ayant une fonction d'intérêt national dans l'infrastructure bruxelloise, alors que les ports d'intérêt national sont rangés dans l'infrastructure nationale?

Est-il raisonnable de ranger dans les intérêts wallons des barrages qui, peut-être, serviront indirectement à fournir aux Néerlandais la monnaie d'échange des travaux réalisés à Anvers?

Est-il raisonnable, en matière de répartition des travaux publics, de ne considérer la région bruxelloise que sur les 19 communes, alors que les travaux réalisés à 5 ou 10 km de là sont manifestement un facteur d'aménagement, en ordre principal, de la circulation des Bruxellois?

Une matière aussi grave doit être préparée par une commission largement représentative des intérêts très divers qui composent notre pays.

Réponse du Ministre :

Le Ministre des Travaux publics a fait observer qu'il ne faudra pas attendre le budget pour 1971 pour examiner le plan quinquennal.

Il a reconnu que la présentation du budget pourrait être améliorée. Selon lui, il faudrait joindre à chaque budget un exposé général, où seraient présentées les options politiques.

Hij herinnert eraan dat deze beleidsopties in het verslag zijn opgenomen.

Wat de regionalisering van de kredieten betreft werd steeds een eenvoudige forfaitaire verdeling toegepast, die zeker niet nadelig is geweest voor Wallonië.

Deze handelwijze lijkt de Minister logisch aangezien het uitbouwen van de infrastructuur de Waalse reconversie bevordert.

Na de goedkeuring van het ontwerp van kaderwet houdende organisatie van de planning en economische decentralisatie zal de programmering van de openbare werken in een ruimer kader kunnen ingeschakeld worden.

Het regeringsbeleid inzake openbare werken getuigt niet van dirigisme maar eerder van een pragmatische aanpak van de problemen.

In verband met de containerlijnen die Antwerpen en Zeebrugge aandoen, wijst de Minister erop dat hier voor Openbare Werken weinig kosten uit voortvloeien.

Hij verklaart voorstander te zijn van een overheidsexploitatie van de terminal te Zeebrugge omdat de beschikbare plaats beperkt is.

Voor Antwerpen stelt het probleem zich op een andere manier. De terminal wordt daar door privéondernemingen geëxploiteerd. Maar de beschikbare kadelenkte is daar ook aanzienlijk groter.

Het komt er op aan de kadelenkte te Zeebrugge maximaal te benutten en haar zowel voor de huidige aanvraag (containerlijn op Australië) als voor latere aanvragen (Verre Oosten) aan te wenden.

De Minister is voorts de mening toegedaan dat iedere wereldhaven zou moeten uitgerust zijn om schepen van grote tonnemaat te ontvangen, de petroleumtankers buiten beschouwing gelaten.

In de begroting voor 1970 werd overigens niet het aksent gelegd op de aanzienlijke havenwerken maar veeleer op de wegenbouw.

De Minister stelt zich de vraag of iemand regionale compensaties zou gaan vragen om evenwicht te vormen tegenover bepaalde investeringen voor bestuursgebouwen in Brussel waarvan het nationaal karakter door niemand wordt betwist? Evenzo mag men geen compensatie vragen voor investeringen in de havens waarvan het nationaal karakter eveneens vaststaat.

Wat de bouw van stuwdammen in Wallonië betreft werd de mening geopperd dat het zoetwater, dat aldus voor meerdere doeleinden beschikbaar zal zijn, wellicht in hoofdzaak gebruikt zal worden voor levering aan Nederland in het kader van het verdrag over de Schelde-Rijnverbinding.

Dit strookt niet met de werkelijkheid. Het is een historisch toeval dat in België het probleem van de zoetwaterbevoorrading, zowel voor huishoudelijk als voor industrieel gebruik, ontstaan is in de periode waarop het verdrag met Nederland werd ondertekend.

In zeer vele landen in de wereld, en buiten Europa, werden reeds stuwdammen gebouwd om het oppervlaktewater op te bergen voor later doelmatig gebruik.

De productie van electriciteit in zeer bergachtige streken is daar een voorbeeld van, maar hierover gaat het niet.

De toestand in België is wellicht het best te vergelijken met zekere sterk geïndustrialiseerde en dicht bevolkte delen van Duitsland (Ruhrgebied), waar verschillende zoetwaterreservoirs werden aangelegd.

De Minister wijst er ten andere op dat in België de stuwdammen op de Gileppe en op de Vesdre toch ook veel ouder zijn dan het Schelde-Rijnverdrag.

Dat slechts na de tweede wereldoorlog het waterprobleem in België acuut geworden is, is eerder een toeval waarvoor zeker verscheidene oorzaken vast te stellen zijn.

Il a rappelé que ces options politiques ont été insérées dans le rapport.

En ce qui concerne la régionalisation des crédits, il a été appliqué une répartition forfaitaire simple, qui n'a certainement pas été défavorable à la Wallonie.

Cette méthode semble logique au Ministre, étant donné que le développement de l'infrastructure sert la reconversion de la Wallonie.

A la suite de l'approbation du projet de loi-cadre portant organisation de la planification et de la décentralisation économique, il sera possible d'intégrer la programmation des travaux publics dans un cadre plus large.

La politique du Gouvernement en matière de travaux publics ne fait pas preuve de dirigisme, mais témoigne plutôt d'une vision pragmatique des problèmes.

A propos des lignes de transport par conteneurs qui desserviront Anvers et Zeebrugge, le Ministre a souligné qu'elles n'entraîneront que peu de frais pour les Travaux publics.

Il s'est déclaré partisan de l'exploitation du « terminal » de Zeebrugge par des organismes publics, étant donné que l'aire disponible est limitée.

Pour Anvers, le problème se pose différemment. Le « terminal » y est exploité par des entreprises privées. La longueur des quais disponibles y est également plus considérable.

Il s'agit d'utiliser au maximum la longueur des quais à Zeebrugge, afin de faire face tant à la demande actuelle (ligne de porte-conteneurs à destination de l'Australie) qu'aux demandes futures (Extrême-Orient).

Par ailleurs, le Ministre estime que tout port mondial devrait être équipé de manière à pouvoir accueillir des navires de gros tonnage, abstraction faite des pétroliers.

Dans le budget pour 1970, l'accent n'a d'ailleurs pas été mis sur les travaux portuaires, mais bien plutôt sur la construction de routes.

Le Ministre se demande si quelqu'un revendiquerait des compensations régionales afin de faire contrepoids à certains investissements affectés aux bâtiments administratifs de Bruxelles, dont le caractère national n'est contesté par personne. De même, il ne convient pas de demander des compensations pour des investissements portuaires dont le caractère national est tout aussi patent.

En ce qui concerne la construction de barrages en Wallonie, l'opinion a été exprimée que l'eau douce qui sera ainsi rendue disponible à des fins diverses sera sans doute utilisée essentiellement pour la fourniture d'eau aux Pays-Bas dans le cadre du Traité sur la liaison Escaut-Rhin. Cette affirmation ne correspond pas à la réalité. Le fait que le problème de l'approvisionnement de la Belgique en eau douce, tant à usage domestique qu'à usage industriel, s'est posé au moment de la signature du Traité avec les Pays-Bas constitue une pure coïncidence du point de vue historique.

Dans de nombreux pays du monde, qu'ils soient européens ou non, des barrages ont déjà été construits au siècle dernier pour retenir l'eau de surface en vue d'un usage efficace ultérieur.

La production d'électricité dans les régions très montagneuses en est un autre exemple, mais c'est là une question qui sort des limites du débat.

Sans doute la situation en Belgique est-elle fort comparable à celle de certaines parties hautement industrialisées et très peuplées de l'Allemagne (Ruhr), où divers réservoirs d'eau douce ont été aménagés.

Par ailleurs, le Ministre a fait observer qu'en Belgique les barrages de la Gileppe et de la Vesdre sont de loin antérieurs à la signature du Traité Escaut-Rhin.

Le fait que le problème de l'eau ne se soit posé avec acuité à la Belgique qu'après la deuxième guerre mondiale constitue plutôt un hasard qui est certainement dû à diverses rai-

Maar in elk geval is het zeker dat het Schelde-Rijnverdrag geen rechtstreekse oorzaak daarvan is.

De Minister wijst vervolgens op de werkzaamheden van het Commissariaat-Generaal voor het Water, dat in zijn verslagen, tussentijdse adviezen en eindverslag, de bouw van stuwdammen aanbeveelt en dit om een hele reeks redenen, waarvan een van de voornaamste buiten twijfel erin bestaat de Maas gedurende de periode van zomerregime een bepaald minimumdebiet te verschaffen.

Welnu, de hoofdredenen waarom dit minimumdebiet aanwezig moet zijn is dat de Maas door de industrieën, gevestigd in Samber en Maasvallei, in die mate bevuild wordt dat, precies in de periode van zomerdebieten, het Maaswater niet meer industrieel bruikbaar is.

Het zijn dus de industrieën in Wallonië gelegen, zowel in het Centrum als in het bekken, die het meest voordeel zullen halen uit het feit dat het Maaswater van betere kwaliteit zal worden in de droge perioden van het jaar.

Met het oog op het vestigen van nieuwe industrieën in Samber en Maasreek zijn de stuwdammen zelfs van vitaal belang.

* * *

Tot besluit verklaart de Minister dat hij bij het voeren van zijn beleid ruimschoots rekening heeft gehouden met de bekommernis vervat in deze amendementen. Hij verzoekt de auteur dan ook ze niet te handhaven.

Ingevolge de door de Minister verstrekte uitleg trekt de auteur zijn amendementen in.

* * *

De artikelen worden aangenomen met 10 stemmen tegen 4 en 3 onthoudingen.

De gehele begroting wordt aangenomen met 10 tegen 7 stemmen.

Onderhavig verslag wordt eenparig aangenomen.

De Verslaggever,

M. BODE.

De Voorzitter,

G. ENEMAN.

sons. Mais, en tous cas, il est certain que le Traité Escaut-Rhin n'en est pas une cause directe.

Le Ministre a évoqué ensuite les activités du Commissariat général au problème de l'eau, qui, dans ses rapports, ses avis intermédiaires et son rapport définitif, recommande la construction de barrages, et ce pour toute une série de raisons, dont, sans aucun doute, une des principales est de donner à la Meuse pendant la période d'étiage un débit minimum déterminé.

Or, la raison essentielle de la nécessité de ce débit minimum c'est que la Meuse est tellement polluée par les industries situées dans la vallée de la Sambre et de la Meuse que, pendant cette période d'étiage, ses eaux ne peuvent plus être utilisées à des fins industrielles.

Ce sont donc les industries établies en Wallonie, que ce soit dans le Centre ou dans le bassin de Liège, qui retirent le plus grand profit de l'amélioration de la qualité des eaux de la Meuse pendant les périodes sèches de l'année.

Les barrages sont même d'une importance vitale pour l'installation de nouvelles industries dans la région de la Sambre et de la Meuse.

* * *

En conclusion, le Ministre a déclaré qu'en appliquant sa politique, il a largement tenu compte de la préoccupation exprimée dans ces amendements. Aussi a-t-il demandé à leur auteur de ne pas les maintenir.

A la suite des explications fournies par le Ministre, l'auteur a retiré ses amendements.

* * *

Les articles ont été adoptés par 10 voix contre 4 et 3 abstentions.

L'ensemble du budget a été adopté par 10 voix contre 7.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,

M. BODE.

Le Président,

G. ENEMAN.

BIJLAGE I.

Begroting Openbare Werken 1970.

Synthese.

Zoals het voor de meeste sectoren van de overheidshuishouding het geval is, is het thans niet meer mogelijk van de sector «Openbare Werken» een volledig overzicht te krijgen door alleen maar de begroting van het betrokken ministerieel departement te raadplegen.

In de loop der jaren werden nieuwe instrumenten ingeschakeld, zoals de parastatalen en intercommunale verenigingen, die onder de voogdij of het toezicht van de Minister van Openbare Werken staan. Voor het Wegenfonds en de jongste drie intercommunale verenigingen alsook voor de werken aan het Albertkanaal (Dienst der Scheepvaart) worden trouwens alle ontwerpen opgemaakt door en alle werken uitgevoerd onder leiding van het departement van Openbare Werken.

Het is meestal met het oog op een meer soepele financiering dat deze nieuwe instrumenten van het overheidsbeleid werden ingeschakeld.

Heeft het administratief recht het mogelijk gemaakt een juridische scheiding tussen departement en gedecentraliseerde organen tot stand te brengen, op het vlak van het beleid vormen én departement én gedecentraliseerde instellingen één geheel. Aldus kan gezegd worden dat, in de huidige toestand, de politiek van de Minister van Openbare Werken wordt gerealiseerd door het ministerieel departement en door de volgende organismen :

- het Wegenfonds;
- de Intercommunale E 3;
- de Intercommunale E 5;
- de Intercommunale E 39;
- de Intercommunale E 9 - E 40;
- de Dienst der Scheepvaart;
- de N. V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel.

De hiernavolgende synthese van de budgettaire weerslag van deze politiek in 1970 heeft dan ook betrekking op de activiteiten van het departement van Openbare Werken en op activiteiten van bovengenoemde instellingen.

Al deze activiteiten, in financiële termen uitgedrukt en eventueel gegroepeerd, werden geordend volgens de door de Minister van Openbare Werken nagestreefde objectieven.

De eerste rubriek behelst de investeringsuitgaven, met dien verstande dat telkens de nieuwe machtigingen tot het aangaan van verbintenissen worden vermeld. De tweede rubriek omvat een synthese van de voorzien gewone uitgaven, d.w.z. de kredieten voorkomend op de gewone begroting.

ANNEXE I.

Budget des Travaux publics 1970.

Synthèse.

A l'heure actuelle, il n'est plus possible d'avoir une vue complète du secteur des «Travaux publics», pas plus d'ailleurs que de la plupart des secteurs publics, en consultant uniquement le budget du département ministériel en cause.

Au fil des ans, de nouveaux instruments ont été créés, tels que les organismes parastataux et les sociétés intercommunales, et placés sous la tutelle ou sous le contrôle du Ministre des Travaux publics. Pour le Fonds des Routes et les trois sociétés intercommunales récemment constituées, ainsi que pour les travaux du canal Albert (Office de la Navigation) tous les projets sont d'ailleurs établis par le département des Travaux publics et les travaux sont exécutés sous sa direction.

Le plus souvent, c'est en vue d'un financement plus souple que ces nouveaux instruments de gestion publique ont été mis en œuvre.

Si le droit administratif a permis de réaliser une séparation juridique entre le département et les organismes décentralisés, il n'en reste pas moins que sur le plan de la gestion, et le département et les organismes décentralisés forment un tout. Ainsi l'on peut dire que dans la situation actuelle, la politique du Ministre des Travaux publics est réalisée par le département ministériel et par les organismes suivants :

- le Fonds des Routes;
- l'Intercommunale E 3;
- l'Intercommunale E 5;
- l'Intercommunale E 39;
- l'Intercommunale E 9 - E 40;
- l'Office de la Navigation;
- la S. A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles.

La présente synthèse de l'incidence budgétaire de cette politique en 1970 a dès lors trait aux activités du département des Travaux publics et à celles des organismes cités ci-dessus.

Toutes ces activités, exprimées en termes financiers et éventuellement regroupées, ont été classées suivant les objectifs visés par le Ministre des Travaux publics.

La première rubrique concerne les dépenses d'investissements, les nouvelles autorisations de contracter des engagements étant chaque fois mentionnées. La deuxième rubrique comprend les prévisions en matière de dépenses ordinaires, c'est-à-dire les crédits figurant au budget ordinaire.

I. — Investeringsuitgaven.

A. — Vergelijking van het investeringsprogramma 1969-1970.

(Door het Parlement gestemde — 1969 —
of te stemmen — 1970 — kredieten.)

I. — Dépenses d'investissements.

A. — Comparaison du programme d'investissement 1969-1970.

(Crédits votés — 1969 — ou à voter — 1970 —
par le Parlement.)

	1970	1969 Oorspronkelijk programma — 1969 Programme initial	
I. Budgettaire sector. — Secteur budgétaire.			
1) Departement. — Département	15 805 000 (1)	13 721 000	
2) Fondsen. — Fonds	2 435 080	2 381 530	
a) Rijksscholen. — Ecoles de l'Etat	859 440	840 540	
b) Provinciale en Gemeentelijke Scholen. — Ecoles provinciales et communales	943 000	1 300 000	
c) Economische Expansie. — Expansion économique	14 652 000	13 320 000 (2)	
3) Wegenfondsen. — Fonds des Routes	34 700 520	31 563 070	
II. Extra-budgettaire sector. — Secteur extra-budgétaire.			
1) Financiering Gemeentekrediet van België. — Financement Crédit Communal de Belgique	2 158 000	1 962 000	
2) E 3	4 300 000	4 600 000	
3) E 5	4 000 000	4 000 000	
4) E 39	800 000	600 000	
5) E 9-E 40	1 290 000	(475 000) (2)	
6) Albertkanaal — Canal Albert	1 130 000	1 140 000	
7) Kanaal Brussel-Rupel. — Canal Bruxelles-Rupel	443 000	535 000	
	14 121 000	12 837 000	
Programma à 100 %. — Programme à 100 %	48 821 520 (3)	44 400 070 (4)	

Vrijgegeven programma: 38 773 000.

Werkelijk uitgevoerd: 38 621 000.

Programme libéré: 38 773 000.

Réalisé effectivement: 38 621 000.

(1) Totaal der vastleggingskredieten voorzien op de buitengewone begroting die als volgt is onderverdeeld:

Sectie I. — Eigenlijk Ministerie van Openbare Werken.

Hoofdstuk I. — Buitengewone uitgaven voor goederen en diensten.

Par. 1. Aankoop van niet-duurzame goederen en diensten

90 500

Par. 2. Herstel en onderhoud van wegen, kanalen, enz.

1 934 600

2 025 100

Hoofdstuk II. — Buitengewone inkomensoverdrachten

45 000

Hoofdstuk III. — Vermogensoverdrachten

2 854 900

Hoofdstuk IV. — Directe investeringen (civiele)

10 254 000

Hoofdstuk V. — Kredietverleningen en deelnemingen

274 000

Hoofdstuk VI. — Diversen

25 000

15 478 000

Sectie II. — Wetenschapsbeleid.

Hoofdstuk IV. — Directe investeringen (civiele)

327 000

327 000

15 805 000

(2) De 475 miljoen frank voor de E 9-E 40 is begrepen in het Wegenfondsen.

(3) Het door de Regering onmiddellijk vrijgegeven bedrag bedraagt 38 773 miljoen frank (het totaal programma à 72,5 %; de bedragen voor de Intercommunale E 3, E 5, E 39 en E 9-E 40 zijn integraal vrijgegeven).

(4) Het basisprogramma (vrijgegeven schijf) werd vastgesteld op 37 443 miljoen frank (85 % van het programma).

(1) Total des crédits d'engagement prévus au budget extraordinaire qui est subdivisé comme suit:

Section I. — Ministère des Travaux publics proprement dit.

Chapitre I. — Dépenses extraordinaires en biens et services.

Par. 1. Achat de biens non durables et de services

90 500

Par. 2. Réparation et entretien de routes, canaux, etc.

1 934 600

2 025 100

Chapitre II. — Transferts de revenus extraordinaires

45 000

Chapitre III. — Transferts de capitaux

2 854 900

Chapitre IV. — Investissements directs (civils)

10 254 000

Chapitre V. — Octrois de crédits et participations

274 000

Chapitre VI. — Divers

25 000

15 478 000

Section II. — Politique scientifique.

Chapitre IV. — Investissements directs (civils)

327 000

327 000

15 805 000

(2) Le montant de 475 millions de F prévu pour l'E 9-E 40 est compris dans le Fonds des Routes.

(3) Le montant immédiatement libéré par le Gouvernement s'élève à 38 773 millions de F (programme total à 72,5 %; les montants destinés aux Intercommunales E 3, E 5, E 39 et E 9-E 40 sont libérés intégralement).

(4) Le programme de base (tranche libérée) a été fixé à 37 443 millions de F (85 % du programme).

B. — Functionele hergroepering der investeringsuitgaven.
(In duizendtallen F.)

B. — Regroupement fonctionnel des dépenses d'investissement.
(En milliers de F.)

	Mogelijke verbintenissen — Engagements possibles	
1. Ruimtelijke ordening, natuurschoon, monumentenzorg ...	278 600	1. Aménagement du territoire, monuments et sites.
2. Economische expansie en reconversie (industrie-zones en hun toegangswegen) ...	949 000	2. Expansion économique et reconversion (zones industrielles et leurs voies d'accès).
3. Wijken voor sociale woningen (Wet Brunfaut) ...	1 131 400	3. Quartiers d'habitations sociales (loi Brunfaut).
4. Rijkswegen en autosnelwegen ...	26 892 000	4. Routes de l'Etat et autoroutes.
5. Havens, kanalen, bevaarbare waterlopen ...	9 313 000	5. Ports, canaux, voies navigables.
6. Voorkomen van overstromingen ...	716 000	6. Prévention d'inondations.
7. Staatsgebouwen (scholen inbegrepen) ...	6 398 080	7. Bâtiments de l'Etat (écoles y comprises).
8. Werken uit te voeren door ondergeschikte openbare besturen of gelijkgestelde ...	3 112 940	8. Travaux à exécuter par les pouvoirs subordonnés ou assimilés.
9. Diverse uitgaven ...	30 500	9. Dépenses diverses.
Algemeen totaal ...	48 821 520	Total général.

C. — Analytisch overzicht der investeringsuitgaven.

C. — Aperçu analytique des dépenses d'investissement.

1. Ruimtelijke ordening, natuurschoon, monumentenzorg.
(In duizendtallen F.)

1. Aménagement du territoire, monuments et sites.
(En milliers de F.)

Begrotingsartikelen — Articles du budget	Voorwerp der activiteiten — Objets des activités	Mogelijke verbintenissen — Engagements possibles
B. B. S. 1 art. 12.02. — B. E. S. 1 art. 12.02.	Studies, publikaties, plannen voor Streekontwikkeling. — Etudes, publications, plans régionaux de développement ...	85 000
B. B. S. 1 art. 63.09. — B. E. S. 1 art. 63.09.	Plannen van aanleg (ondergeschikte besturen). — Plans d'aménagement (pouvoirs subordonnés) ...	19 000
B. B. S. 1 art. 71.08. — B. E. S. 1 art. 71.08.	Ontheffingen in het kader van de Ruimtelijke Ordening. — Expropriations dans le cadre de l'Aménagement du territoire ...	10 000
B. B. S. 1 art. 51.03. — B. E. S. 1 art. 51.03.	Opruiming van bunkers. — Enlèvement des bunkers ...	10 000
B. B. S. 1 art. 14.01. — B. E. S. 1 art. 14.01.	Aanleg en verbetering van parken en plantsoenen. — Aménagement et amélioration de parcs et squares ...	23 600
B. B. S. 1 art. 51.02, 63.10, 63.12, 63.13, 71.09 en 73.11. — B. E. S. 1 art. 51.02, 63.10, 63.12, 63.13, 71.09 en 73.11.	Beplantingen en aanleg of behoud van groene ruimten. — Plantations, aménagement ou conservation d'espaces verts ...	86 000
B. B. S. 1 art. 43.01. — B. E. S. 1 art. 43.01.	Restauratie van geklasseerde monumenten en gebouwen. — Restauration de monuments et d'édifices classés ...	45 000
Totaal. — Total ...		278.600

2. Economische expansie en reconversie.

(In duizendtallen F.)

2. Expansion économique et reconversion.

(En milliers de F.)

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteiten Objets des activités	Mogelijke verbintenissen Engagements possibles
B. B. S. 1 art. 61.03. — B. E. S. 1 art. 61.03.	Industrieterreinen en toegangswegen; gezondmaking van steenkolen-vestigingen. — Terrains industriels et voies d'accès; assainissement de sites charbonniers	949 000
	Totaal. — Total	949 000

3. Wijken voor sociale woningen.

(In duizendtallen F.)

3. Quartiers d'habitations sociales.

(En milliers de F.)

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteiten Objets des activités	Mogelijke verbintenissen Engagements possibles
B. B. S. 1 art. 51.04. — B. E. S. 1 art. 51.04.	Infrastructuur. — Infrastructure	1 131 400
	Totaal. — Total	1 131 400

4. Rijkswegen.

(In duizendtallen F.)

4. Routes de l'Etat.

(En milliers de F.)

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteiten Objet des activités	Mogelijke verbintenissen Engagements possibles
Wegenfonds art. 533.01/ex. — Fonds des Routes art. 533.01/ex.	Gewone rijkswegen — Routes ordinaires de l'Etat	4 317 000
Wegenfonds art. 533.01/ex. — Fonds des Routes art. 533.01/ex.	Autosnelweg E 41 (Autosnelweg van Wallonië). — Autoroute E 41 (Autoroute de Wallonie)	4 300 000
Wegenfonds art. 533.01/ex. — Fonds des Routes art. 533.01/ex.	Autosnelweg A 5 (Brussel-Waterloo). — Autoroute E 5 (Bruxelles-Waterloo)	150 000
Wegenfonds art. 533.01/ex. — Fonds des Routes art. 533.01/ex.	Autosnelweg E 10 (Brussel-Mons-Franse grens). — Autoroute E 10 (Bruxelles-Mons-Frontière française)	1 105 000
Wegenfonds art. 533.01/ex. — Fonds des Routes art. 533.01/ex.	Ring Brussel Zuid-West. — Ring Bruxelles Sud-Ouest	620 000
Wegenfonds art. 533.01/ex. — Fonds des Routes art. 533.01/ex.	Autosnelweg A 54 (Nivelles-Gosselies). — Autoroute A 54 (Nivelles-Gosselies)	287 000
Wegenfonds art. 533.01/ex. — Fonds des Routes art. 533.01/ex.	Autosnelweg A 4 (Brussel-Waver). — Autoroute A 4 (Bruxelles-Wavre)	110 000
Wegenfonds art. 533.01/ex. — Fonds des Routes art. 533.01/ex.	Kleine Ring Charleroi. — Petit Ring Charleroi	500 000
Wegenfonds art. 533.01/ex. — Fonds des Routes art. 533.01/ex.	Autosnelweg E 10 (Brussel-Antwerpen-Nederlandse grens). — Autoroute E 10 (Bruxelles-Anvers-Frontière néerlandaise)	1 868 000
Wegenfonds art. 533.01/ex. — Fonds des Routes art. 533.01/ex.	Ring Brussel Noord-Oost. — Ring Bruxelles Nord-Est	570 000
Wegenfonds art. 533.01/ex. — Fonds des Routes art. 533.01/ex.	Autosnelweg A 12 (Brussel-Boom-Antwerpen). — Autoroute A 12 (Bruxelles-Boom-Anvers)	50 000
Wegenfonds art. 533.01/ex. — Fonds des Routes art. 533.01/ex.	Autosnelweg A 71 (Doornik-Kortrijk-Brugge). — Autoroute A 71 (Tournai-Courtrai-Bruges)	125 000
Wegenfonds art. 533.01/ex. — Fonds des Routes art. 533.01/ex.	Autosnelweg E 5 (Brussel-Aalst). — Autoroute E 5 (Bruxelles-Alost)	350 000
Wegenfonds art. 533.01/ex. — Fonds des Routes art. 533.01/ex.	Autosnelweg E 5 (Brugge-Veurne). — Autoroute E 5 (Bruges-Furnes)	300 000
Interc. E 5.	Autosnelweg E 5 (Brussel-Luik). — Autoroute E 5 (Bruxelles-Liège)	4 000 000
Interc. E 9 - E 40.	Autosnelweg E 40 (Waver-Arlon). — Autoroute E 40 (Wavre-Arlon)	690 000
Interc. E 9 - E 40.	Autosnelweg E 9 (Luik-Arlon). — Autoroute E 9 (Liège-Arlon)	600 000
Interc. E 39.	Autosnelweg E 39 (Lummen-Nederlandse grens). — Autoroute E 39 (Lummen-Frontière néerlandaise)	800 000
Interc. E 3.	Autosnelweg E 3 (Franse grens-Gent-Nederlandse grens). — Autoroute E 3 (Frontière française-Gand-Frontière néerlandaise)	4 300 000
B. B. S. 1 art. 14.02. — B. E. S. 1 art. 14.02.	Buitengewoon onderhoud. — Entretien extraordinaire	1 424 000
B. B. S. 1 art. 73.01. — B. E. S. 1 art. 73.01.	Beplantingen. — Plantations	15 000
B. B. S. 1 art. 73.02. — B. E. S. 1 art. 73.02.	Herstelling van schade wegens oorlogsfeiten. — Réparation de dommages causés par la guerre	261 000
B. B. S. 1 art. 73.12. — B. E. S. 1 art. 73.12.	Toeristische uitrusting. — Equipement touristique	100 000
B. B. S. 1 art. 73.14. — B. E. S. 1 art. 73.14.	Pietspaden. — Pistes cyclables	50 000
	Totaal. — Total	26 892 000

5. Havens, kanalen, bevaarbare waterlopen.

(In duizentallen F.)

5. Ports, canaux, voies navigables.

(En milliers de F.)

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteiten Objet des activités	Mogelijke verbintenissen Engagements possibles
Dienst Scheepvaart. — Office de la Navigation.	Albertkanaal. — Canal Albert	1 130 000
N. V. Zeekanaal. — S. A. du Canal.	Kanaal Brussel-Rupel. — Canal Bruxelles-Rupel	443 000
B. B. S. 1 art. 73.03/ex. — B. E. S. 1 art. 73.03/ex.	Waterlopen. — Cours d'eau	2 719 000
B. B. S. 1 art. 53.01. — B. E. S. 1 art. 53.01.	Kanaal Gent-Terneuzen, Zeeschelde, Schelde-Rijnverbinding (Belg.-Ned. overeenkomst). — Canal Gand-Terneuzen, Escaut Maritime, Liaison Escaut-Rhin (Traité Belgo-Néerlandais)	790 000
B. B. S. 1 art. 73.05. — B. E. S. 1 art. 73.05.	Stuwdammen en toevoerleidingen. — Barrages-réservoirs et adductions	771 000
B. B. S. 1 art. 73.04, art. 73.07. — B. E. S. 1 art. 73.04, art. 73.07.	Kust, zeehavens en hun toegangswegen, autonome haven van Luik. — Côte, ports maritimes et leurs voies d'accès, port autonome de Liège	1 791 000
B. B. S. 1 art. 63.14. — B. E. S. 1 art. 63.14.	Havens van lagere openbare besturen. — Ports appartenant aux administrations publiques subordonnées	223 000
B. B. S. 1 art. 73.16. — B. E. S. 1 art. 73.16.	Yachthavens aan de kust. — Ports pour le yachting à la côte	23 000
B. B. S. 1 art. 71.05. — B. E. S. 1 art. 71.05.	Ontheffingen. — Expropriations	500 000
B. B. S. 1 art. 63.16, art. 73.06. — B. E. S. 1 art. 63.16, art. 73.06.	Herstellingen van schade wegens oorlogsfeiten. — Réparation de dommages causés par la guerre	326 000
B. B. S. 1 art. 73.15. — B. E. S. 1 art. 73.15.	Electrische en electromechanische inrichtingen, installaties voor informatie- en automatieproblemen. — Installations électriques et électromécaniques, installations nécessaires pour la solution des problèmes d'information et d'automation	110 000
B. B. S. 1 art. 14.03. — B. E. S. 1 art. 14.03.	Buitengewoon onderhoud. — Entretien extraordinaire	415 000
B. B. S. 1 art. 14.04. — B. E. S. 1 art. 14.04.	Buitengewoon onderhoud electrische en electromechanische inrichtingen. — Entretien extraordinaire des installations électriques et électromécaniques	72 000
	Totaal. — Total	9 313 000

6. Voorkomen van overstromingen.

(In duizendtallen F.)

6. Prévention d'inondations.

(En milliers de F.)

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteiten Objets des activités	Mogelijke verbintenissen Engagements possibles
B. B. S. 1 art. 63.04/ex. — B. E. S. 1 art. 63.04/ex.	Ontwatering in de mijngebieden. — Dégorgement dans les régions minières	130 000
B. B. S. 1 art. 63.04/ex. — B. E. S. 1 art. 63.04/ex.	Droogmaken van de Polders van het Land van Waas. — Assèchement des Polders du Pays de Waas	15 000
B. B. S. 1 art. 73.03/ex. — B. E. S. 1 art. 73.03/ex.	Waterafvoer en andere ontwateringswerken. — Evacuation d'eau et autres travaux de déchargement	571 000
	Totaal. — Total	716 000

7. Gebouwen.
(In duizendtallen F.)

7. Bâtiments.
(En milliers de F.)

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteiten Objet des activités	Mogelijke verbintenissen Engagements possibles
B.B.S. 1 art. 51.01, 64.01. — B.E.S. 1 art. 51.01, 64.01.	Herstel van oorlogsschade aan private gebouwen van openbaar nut. — Réparation de dommages de guerre à des bâtiments privés d'intérêt public ...	60 000
B.B.S. 1 art. 61.01. — B.E.S. 1 art. 61.01.	Rijkscholen. — Ecoles de l'Etat ...	2 435 080
B.B.S. 1 art. 72.10. — B.E.S. 1 art. 72.10.	Gebouw voor Ministerraad der Europese gemeenschappen. — Bâtiment pour le Conseil des Ministres des Communautés Européennes ...	400 000
B.B.S. 1 art. 71.04. — B.E.S. 1 art. 71.04.	Europese scholen. — Ecoles Européennes ...	59 000
B.B.S. 1 art. 72.03. — B.E.S. 1 art. 72.03.	Wijk Europese gemeenschappen. — Quartier des Communautés Européennes ...	210 000
B.B.S. 1 art. 72.07. — B.E.S. 1 art. 72.07.	Recreatiecentra voor personeel Europese gemeenschappen. — Centres d'agrément pour le personnel des Communautés Européennes ...	1 000
B.B.S. 1 art. 63.01, 63.02.3, 72.01, 72.02. — B.E.S. 1 art. 63.01, 63.02.3, 72.01, 72.02. B.B.S. 2 art. 71.01, 72.02. — B.E.S. 2 art. 71.01, 72.02.	Rijksgebouwen, administratieve centra. — Bâtiments de l'Etat, centres administratifs ...	2 249 000
B.B.S. 1 art. 71.01. — B.E.S. 1 art. 71.01.	Onteigeningen (Rijksgebouwen en administratieve centra). — Expropriations (Bâtiments de l'Etat et Centres administratifs) ...	300 000
B.B.S. 1 art. 72.05. — B.E.S. 1 art. 72.05.	Herstelling van schade wegens oorlogsfeiten (Rijksgebouwen). — Réparation des dommages causés par la guerre (Bâtiments de l'Etat) ...	5 000
B.B.S. 1 art. 81.01, 81.02. — B.E.S. 1 art. 81.01, 81.02.	Postgebouwen. — Bâtiments de la Poste ...	251 000
B.B.S. 1 art. 72.06.1. — B.E.S. 1 art. 72.06.1	Buitengewoon onderhoud (Rijksgebouwen). — Entretien extraordinaire (Bâtiments de l'Etat) ...	120 000
B.B.S. 1 art. 72.06.2. — B.E.S. 1 art. 72.06.2.	Buitengewoon onderhoud (Rijkscholen). — Entretien extraordinaire (Ecoles de l'Etat) ...	40 000
B.B.S. 1 art. 72.08. — B.E.S. 1 art. 72.08.	Buitengewoon onderhoud elektrische en electromechanische inst. (Rijksgebouwen). — Entretien extraordinaire des installations électriques et électromécaniques (Bâtiments de l'Etat) ...	200 000
B.B.S. 1 art. 72.09. — B.E.S. 1 art. 72.09.	Noodverlichting (Rijksgebouwen). — Eclairage de secours (Bâtiments de l'Etat) ...	45 000
B.B.S. 1 art. 81.03. — B.E.S. 1 art. 81.03.	Buitengewoon onderhoud elektrische en electromech. inst. (Postgebouwen). — Entretien extraordinaire des installations électriques et électromécaniques (Bâtiments de la Poste) ...	23 000
	Totaal. — Total ...	6 398 080

8. Werken uit te voeren door ondergeschikte openbare besturen
of gelijkgestelde.
(In duizendtallen F.)

8. Travaux à exécuter par les pouvoirs subordonnés
ou assimilés.
(En milliers de F.)

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteiten Objet des activités	Mogelijke verbintenissen Engagements possibles
B.B.S. 1 art. 63.06. — B.E.S. 1 art. 63.06.	Herstelling van schade aan openbaar domein. — Réparation de dommages au domaine public ...	5 000
B.B.S. 1 art. 63.07. — B.E.S. 1 art. 63.07.	Herstelling van schade wegens oorlogsfeiten. — Réparation de dommages causés par la guerre ...	60 000
B.B.S. 1 art. 63.05. — B.E.S. 1 art. 63.05.	Waterleidingsnet (Provincie Oost-Vlaanderen). — Réseau de distribution d'eau (Province de Flandre Orientale) ...	500
B.B.S. 1 art. 63.08. — B.E.S. 1 art. 63.08.	Werken vallend onder toepassing van het Regentsbesluit dd. 2 juli 1949 (niet gefinancierd door het Gemeentekrediet). — Travaux tombant sous l'application de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 (non financés par le Crédit Communal) ...	30 000
Begrotingswet art. 7. — Loi budgétaire art. 7.	Werken vallend onder toepassing van het Regentsbesluit dd. 2 juli 1949 (gefinancierd door het Gemeentekrediet). — Travaux tombant sous l'application de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 (financés par le Crédit Communal) ...	2 158 000
B.B.S. 1 art. 61.02. — B.E.S. 1 art. 61.02	Provinciale en gemeentelijke scholen. — Ecoles provinciales et communales ...	859 440
	Totaal. — Total ...	3 112 940

9. Diverse uitgaven.

(In duizendtallen F.)

9. Dépenses diverses.

(En milliers de F.)

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteiten Objet des activités	Mogelijke verbintenissen Engagements possibles
B. B. S. 1 art. 01.03. — B. E. S. 1 art. 01.03.	Bijzondere productiviteitstoelage. — Allocation spéciale de productivité	25 000
B. B. S. 1 art. 12.01. — B. E. S. 1 art. 12.01.	Wetenschappelijke- en propagandaschriften. — Documents scientifiques et de propagande	5 500
	Totaal, — Total	30 500

II. — Gewone uitgaven.

II. — Dépenses ordinaires.

	In duizendtallen F En milliers de F	Percentages Pourcentages	
1) Onderhoud rijkswegen	1 036 400	36,1	1) Entretien routes de l'Etat.
2) Onderhoud waterwegen	645 000		2) Entretien voies hydrauliques.
3) Onderhoud gebouwen	309 300		3) Entretien bâtiments.
4) Financiële lasten gesubsidieerde werken	1 097 460	19,8	4) Charges financières travaux subsidiés.
5) Personeelsuitgaven	1 938 371	35,1	5) Dépenses de personnel.
6) Werkingskosten	380 472	6,9	6) Dépenses de fonctionnement.
7) Verscheidene	112 769	2,1	7) Divers.
Algemeen totaal der gewone uitgaven (gewone begroting)	5 519 772	100	Total général des dépenses ordinaires (budget ordinaire).

BIJLAGE II.

Werken aan havens en zeekanalen

A. Aan de gang zijnde werken.

*Kusthavens :**Haven van Oostende (H. O.) :*

Nieuw Oosterstaketsel en verbreding van de havengeul.
 Uitrustingswerken in de yachthaven.
 Uitrustingswerken op de aanlegposten I tot V op de Oosteroever.

Nieuwe aanlegpost voor car-ferrys.
 Diepwaterkaai.
 Verbredingsbaggerwerken.

Haven Nieuwpoort (H. N.) :

Nieuwe visserskaai op de rechter oever.
 Nijverheidsweg op de rechter oever.
 Nieuwe yachthaven op de rechter oever, ter hoogte van de Kromme Hoek.

Haven Blankenberge (H. B.) :

Uitbreiding van de yachthaven.
 Nieuw westerstaketsel.

Haven Zeebrugge (H. Z.) :

Diepwaterkaai westelijk hoofd.
 Car-ferry-terminal.
 Wegeniswerken :
 — toegangswegen tot de car-ferry-terminal;
 — in de visserijhaven.
 Verruiming- en verdiepingsbaggerwerken.
 Militair dok.
 Opruiming in de visserijhaven.

Kanaal Gent-Terneuzen :

Bouwen van een tunnel te Zelzate.
 Aanleggen van een spaarbekken te Kluizen.

Bovenschedde :

Herstellen van taluds te Hollain en te Laplaigne.
 Herstellen van taluds te Bléharies.
 Nieuwe brug te Hollain-Péronnes, m.i.v. normaliseringswerken.

Normaliseringswerken te :

- a) Kain-Ramegnies-Chin;
- b) Ramegnies-Chin-Pecq;
- c) Spierre-Pottes.

Leie :

Herstellen van waterschade.
 Herbouwen van de stuwsuis, te Harelbeke.
 Bouwen van een sluis te St-Baafs-Vijve.
 Oeverversterkingen, uitgravings- en profileringswerken (3 percelen).
 Wegomleiding Menen-Halluin, met plaatselijke normalisering van de Leie.

Kanaal Roeselare-Leie :

Uitbreiding van de haven van Roeselare (1^{ste} fase).
 Aanleggen van een industrieterrein te Izegem.
 Oeverversterkingen te Izegem, Ingelmunster, Oostrozebeke.
 Bouwen van een sluis te Ooigem.

Kanaal Bossuit-Kortrijk :

Bouwen van een sluis te Moen.
 Verruimingswerken tussen de Knokkebrug en de sluis n° 6 te Zwevegem.
 Aanleggen van een industrieterrein te Zwevegem.
 Vernieuwen van de bovendouren van de sluis n° 8 te Zwevegem.

ANNEXE II.

Travaux aux ports et canaux maritimes

A. Travaux en cours.

*Ports côtiers :**Port d'Ostende (P. O.) :*

Nouvelle estacade orientale et élargissement du chenal.
 Travaux d'équipement au port de plaisance.
 Travaux d'équipement aux ouvrages d'accostage I à V de la rive orientale.
 Nouvel embarcadère pour les cars-ferrys.
 Quai en eau profonde.
 Travaux d'élargissement par dragage.

Port de Nieuport (P. N.) :

Nouveau quai des pêcheurs de la rive droite.
 Route industrielle de la rive droite.
 Nouveau port de plaisance de la rive droite, à la hauteur du « Kromme Hoek ».

Port de Blankenberge (P. B.) :

Extension du port de plaisance.
 Nouvelle estacade occidentale.

Port de Zeebrugge (P. Z.) :

Quai en eau profonde de la jetée occidentale;
 « Car-ferry-terminal ».
 Travaux de voirie :
 — voies d'accès au « car-ferry-terminal »;
 — travaux au port de pêche;
 Élargissement et approfondissement par dragages.
 Bassin militaire.
 Déblaiements au port de pêche.

Canal de Gand à Terneuzen :

Construction d'un tunnel à Zelzate.
 Aménagement d'un bassin d'épargne à Kluizen.

Haut Escaut :

Réparation de talus à Hollain et Laplaigne.
 Réparation de talus à Bléharies.
 Nouveau pont à Hollain-Péronnes, y compris travaux de normalisation.
 Travaux de normalisation à :
 a) Kain-Ramegnies-Chin;
 b) Ramegnies-Chin-Pecq;
 c) Espierres-Pottes.

Lys :

Réparation des dégâts causés par les eaux.
 Reconstruction de l'écluse barragée de Harelbeke.
 Construction d'une écluse à Sint-Baafs-Vijve.
 Consolidation des berges, fouilles et profilages (3 lots).

Déviations Menin-Halluin, avec normalisation locale de la Lys.

Canal Roulers-Lys :

Extension du port de Roulers (1^{re} phase).
 Aménagement d'un parc industriel à Izegem.
 Consolidation des berges à Izegem, Ingelmunster, Oostrozebeke.
 Construction d'une écluse à Ooigem.

Canal Bossuit-Courtrai :

Construction d'une écluse à Moen.
 Élargissement entre le pont de Knokke et l'écluse n° 6 à Zwevegem.
 Aménagement d'un parc industriel à Zwevegem.
 Renouvellement des portes extérieures de l'écluse n° 8 à Zwevegem.

Kust :

- 4 strandkribben te Koksijde.
- Strandhoofd n° 1 te Oostende.
- Strandhoofd n° 14 te Oostende.
- Strandverbetering te Heist :
 - verlengen van de oostelijke lage dam te Heist, opspuitingen;
 - opspuitingen te Duinkerke;
 - strandhoofden 7, 9 en 10 te Duinbergen.
- vernieuwen van zeedijkbevoelingen te Middelkerke, Wenduine en te Blankenberge.
- afbraak van bunkers langs gans de kust.
- rijweg zeedijk Zeebrugge-Oost.

IJzer :

Nieuwe sluis te Nieuwpoort.
Normalisering in het Diksmuidse.
Nieuwe Tervatebrug.

Kanaal Gent-Brugge-Oostende :

Verruimen van de bocht van het Minnewater, te Brugge.
Gemengde weg- en spoorbrug over de verbindingssluis te Brugge.

Zeekanaal naar Gent :

Verruiming, Bagger- en andere werken.
Nieuwe oeververdediging in het Tolhuisdok te Gent.
Tunnel te Zelzate.

Bovenschedde :

Traverse in Oudenaarde — I^{re} deel.
Traverse in Oudenaarde — II^e deel.
Rechttrekkings- en kalibreringswerken afwaarts van de sluis te Asper — I^e deel.
Kalibreren voor schepen van 1 350 t te Zevegem, Schelderode, Zwijnaarde en Merelbeke.

Kanaal Gent-Oostende :

Bouwen van een wegbrug « Louisabrug te Beernem ».
Grondophogingen en aanleggen van wegen met verharding voor de opritten van de Louisabrug te Beernem en aansluitende wegen.
Herkalibreringswerken en oeververdedigingswerken te Aalter voor schepen van 2 000 ton.

Zuidervaart :

Bouwen van een grondduiker onder het Afleidingskanaal der Leie en van een pompgebouw te Oostkerke.

Dender :

Nieuwe Dendermonding — Bouwen van een nieuw sluizencomplex — I^e deel.
Nieuwe Dendermonding — Bouwen van een nieuw sluizencomplex te Dendermonde — II^e deel.
Bouwen van een nieuwe brug nr II te Ninove.

Afleidingskanaal der Leie :

Kalibreringswerken aan de Noorderwal te Deinze.
Bouwen van oeververdedigingen tussen Bachte-Maria-Lerne en Nevele — I^e deel en II^e deel.

Ringvaart om Gent :

Graven van Tijarm en Scheldekanaal.
Bouwen van de sluis E 3 en de wegbrug W 11.
Graven van de bedding van het Westervak.
Scheldekanaal — Aanleggen van de oeververdediging onder peil + 4,50.
Bouwen van de keersluis K 1 te Mariakerke.
Doorsteek Melle-Merelbeke.

Zuidervaart :

Bouwen van oeververdedigingen op de rechter- en linkeroever.

Dender :

Bouwen van een vaste oeververbinding tussen de gemeenten Gijzegem en Wieze-Herderssem.

Littoral :

- 4 épis à Coxyde.
- Jetée n° 1 à Ostende.
- Jetée n° 14 à Ostende.
- amélioration de la plage de Heist :
 - prolongement de la digue basse orientale de Heist, refoulements;
 - Refoulements à Dunkerque;
 - jetées 7, 9 et 10 à Duinbergen.
- renouvellement du revêtement des digues de mer de Middelkerke, Wenduine et Blankenberge.
- démolition des « bunkers » sur tout le littoral.
- voie carrossable de la digue de mer de Zeebrugge-Oost.

Yser :

Nouvelle échuse à Nieuport.
Travaux de normalisation dans la région de Dixmude.
Nouveau pont de « Tervate ».

Canal Gand-Bruges-Ostende :

Elargissement du coude du « Minnewater » à Bruges.
Pont-rail/-route mixte sur l'écluse de communication à Bruges.

Canal maritime de Gand :

Elargissement — Travaux de dragage et autres.
Nouvelle protection des berges du bassin de « Tolhuis » à Gand.
Tunnel de Zelzate.

Haut-Escaut :

Traverse d'Audenarde — I^{re} partie.
Traverse d'Audenarde — II^e partie.
Travaux de rectification et de calibrage en aval de l'écluse d'Asper — I^{re} partie.
Mise au gabarit de 1 350 tonnes à Zevegem, Schelderode, Zwijnaarde et Merelbeke.

Canal Gand-Ostende :

Construction d'un pont-route « Pont-Louise » à Beernem.
Exhaussements de sol et aménagement de voirie à revêtement pour les accès au pont Louise à Beernem et voirie connexe.
Travaux de recalibrage et de protection des berges à Aalter, pour navires de 2 000 tonnes.

« Zuidervaart » :

Construction d'un aqueduc-siphon sous le canal de dérivation de la Lys et d'une cabine de pompage à Oostkerke.

Dendre :

Nouvelle embouchure de la Dendre — Construction d'un nouveau complexe d'écluses — I^e partie.
Nouvelle embouchure de la Dendre — Construction d'un nouveau complexe d'écluses à Termonde — II^e partie.
Construction d'un nouveau pont n° II à Ninove.

Canal de dérivation de la Lys :

Travaux de calibrage au « Noorderwal » à Deinze.
Construction de protections des berges entre Bachte Maria-Lerne et Nevele — I^e partie et II^e partie.

Canal circulaire de Gand :

Creusement du Bras à marée et du Canal de l'Escaut.
Construction de l'écluse E 3 et du pont-route W 11.
Creusement du lit de la Section Ouest.
Canal de l'Escaut — aménagement de la protection des berges sous le niveau + 4,50.
Construction de l'écluse de garde K 1 à Mariakerke.
Coupure Melle-Merelbeke.

« Zuidervaart » :

Construction de protection des berges sur les rives gauche et droite.

Dendre :

Construction d'une liaison fixe entre les communes de Gijzegem et de Wieze-Herderssem.

Nieuwe Dendermonding. Bouwen en monteren van hefdeuren, stuwschuiven, Schotbalken en noodstuwelementen.

Bovenschedde :

Rechttrekkingswerken en profielverruiming over een lengte van ± 4 km te Elsegem, Melden en Petegem.

Beneden Nete :

Kalibreren vanaf de Walebrug tot de samenloop met de Dijle te Rumst.

Taludversterkingen tussen de spoorbrug van St-Katelijne-Waver en de brug te Walem.

Versterken en herprofileren van de dijk R. O. tussen de brug van de Neteafdeling en de sluis van de binnenarm.

Netekanaal :

Bouwen van een nieuwe brug met opritten-toegangswegen te Emblem.

Kleine Nete :

Afbreken van grondduiker en bouwen van een nieuwe brug over de Kleine-Nete in de Troonstraat te Grobbendonk.

Bouwen van een nieuwe brug « Molbrug » over de Kleine Nete te Lier.

Demer :

Rechttrekking van een bocht in de Demer te Aarschot.

Netekanaal :

Oeverversterking op de beide oevers tussen brug 4 en de Nazarethspoorbrug te Lier.

Schelde-Rijnverbinding :

Verbinding Rijksweg 218 met Scheldelaan Blondé Van Steenbeek.

Zeekanaal Brussel-Rupel :

Nieuwe hefbrug te Vilvorde.
Nieuwe sluis te Zemst C. F. E.
Pompstation Appeldonk en Ziebeek.

Haven van Antwerpen R. O. :

Verbinding Amerikadok met 5^e Havendok C. F. E.
Scheldelaan

Albertkanaal :

Insnede Kasten C. B. R. afgraving ingevolge verkoopsakte van gronden toebehorende aan de Staat.
Brug Gellik-Kompveld B. S. L.
Brug Eigenbilzen Van Hout.
Duwvaartsluis Diepenbeek Gentse Bouwwerken.

Duwvaartsluis Hasselt Van Rijmenant.
Verbreding Stokrooi — Zolder SOCOL.
Verbreding Zolder — Beringen Wegebo.
Verbreding Beringen-Tessenderlo B. B. M.
Duwvaartsluis Kwaadmechelen Nederhorst.

Brug Meerhout-Vorst Laboremus.
Verbreding Meerhout-Geel C. F. E.
Verbreding R. O. Geel-Olen Van Laere.
Duwvaartsluis Olen Van Laere.
Verbreding Herentals-Viersel De NUL.

Kanaal Kwaadmechelen-Dessel :

Verbreding Kwaadmechelen-Olmen Gentse Bouwwerken.
Verbreding Olmen-Balen Pieux-Franki.
Brug Mol-Rauw Van Roey.
Industrieterrein Mol-Balen Van der Cruyssen.

Kanaal Zuid-Willemsvaart :

Brug Lanaken (Carideng) B. S. L.
Brug Neerharen C. F. E.

Nouvelle embouchure de la Dendre : construction et montage de portes levantes, de vannes, de poutrelles et d'éléments du barrage de secours.

Haut-Escaut :

Travaux de rectification et élargissement du profil sur une longueur de ± 4 km à Elsegem, Melden et Petegem.

Basse-Nêthe :

Calibrage à partir du pont de Walem jusqu'au confluent avec la Dyle à Rumst.

Consolidation de talus entre le pont-rail de Wavre-Ste-Catherine et le pont de Walem.

Consolidation et reprofilage de la digue de la rive droite entre le pont de la dérivation de la Nêthe et l'écluse du bras intérieur.

Canal de la Nêthe :

Construction d'un nouveau pont avec voies d'accès à Emblem.

Petite Nêthe :

Démolition de l'aqueduc-siphon et construction d'un nouveau pont sur la Petite Nêthe, rue du Trône à Grobbendonk.

Construction d'un nouveau pont, le « Pont de Mol », sur la Petite Nêthe à Lierre.

Démer :

Rectification d'un coude du Démer à Aerschot.

Canal de la Nêthe :

Consolidation des berges sur les deux rives entre le pont n° 4 et le pont-rail de Nazareth à Lierre.

Liaison Rhin-Escaut :

Liaison de la Route nationale 218 avec la « Scheldelaan » — Blondé Van Steenbeek.

Canal Maritime Bruxelles-Rupel :

Nouveau pont levant de Vilvorde.
Nouvelle écluse à Zemst — C. F. E.
Station de pompage à Appeldonck et Ziebeek.

Port d'Anvers R. D. :

Liaison du bassin de l'Amérique au 5^e bassin du port — C. F. E.
Scheldelaan.

Canal Albert :

Tranchée Kasten C. B. R. — déblaiement par suite de acte de vente des terrains appartenant à l'Etat.
Pont de Gellik-Kompveld — B. S. L.
Pont d'Eigenbilzen Van Hout.
Ecluse pour navigation en poussée de Diepenbeek — Gentse Bouwwerken.

Ecluse pour navigation en poussée de Hasselt — Van Rijmenant.
Elargissement Stokrooi-Zolder — SOCOL.
Elargissement Zolder-Beringen — Wegebo.
Elargissement Beringen-Tessenderlo — B. B. M.
Ecluse pour navigation en poussée de Kwaadmechelen-Nederhorst.
Pont de Meerhout-Vorst — Laboremus.
Elargissement Meerhout-Geel — C. F. E.
Elargissement R. D. Geel-Olen — Van Laere.
Ecluse pour navigation en poussée d'Olen — Van Laere.
Elargissement Herentals-Viersel — De NUL.

Canal Kwaadmechelen-Dessel :

Elargissement Kwaadmechelen-Olmen — Gentse Bouwwerken.
Elargissement Olmen-Balen — Pieux Franki.
Pont de Mol-Rauw — Van Roey.
Parc industriel Mol-Balen — Van der Cruyssen.

Canal « Zuid-Willemsvaart » :

Pont de Lanaken (Carideng) B. S. L.
Pont de Neerharen C. F. E.

Brug Rekem C. F. E.
 Brug Boorseem C. F. E.
 Brug Mechelen a/Maas C. F. E.
 Brug Lanklaar B. S. L.
 Brug Neeroeteren-Geisteren Mols.
 Brug Bree Moens.

N. B. — De bruggen Dilsen en Roten werden onlangs in dienst gesteld.

Kanaal Bocholt-Herentals :

Samber :

Rechttrekking en verbetering van de beek te Acoz.
 Normalisatie van de Samber tussen Châtelet en Pont-de-Loup.
 Verbetering van het 12^e kanaalvak van de Samber.
 Ophoging van de betonnen steunmuren tussen Franière en Namen.
 Normalisatie van de Samber tussen Roselies en Farciennes.
 Normalisatie van de Samber tussen Farciennes en Aiseau.
 Normalisatie te Mornimont en bouw van een brug.
 Normalisatie van de Samber tussen Auvelais en Ham-sur-Sambre.
 Afschaffing van de kettingbrug te Marchienne-au-Pont.

Afwerking van de normalisatiewerken te Taminies.
 Verbetering van de vaargeul stroomopwaarts van de sluis te Maizeret. Bouw van een kaaimuur.

Vergroting van de vaargeul te Sclayn en te Vezin.

Bouw van een brug over de Maas te Yvoir.

Bouw van een brug over de Maas te Heer.

Rechttrekking van de berm stroomopwaarts van de stuw te Andenelle 1^o.

Bouw van een steunmuur en aanleg van een toegangsweg tot de stuw.
 Rechttrekking van de berm stroomopwaarts van de stuw te Andenelle 1^o.

Bouw van een kaaimuur.

Stuwdam te Nisramont :

Bouw van een waterzuiveringsstation.

Waterleiding Béthune-Seraing :

Section Fléron-Seraing.
 2^e deel : Embourg-Seraing.

Verhoging van de stuwdam van de Gileppe.

Stuwdam van de « Ry de Rome ».

Stuwdam van de Vesdre :

Optrekken van een bijgebouw van het waterzuiveringsstation.

Naamse Maas :

Rechttrekking van de linkeroever van de Midden-Maas, stroomafwaarts van km 4150 te Lixhe en te Lanaye.

Verbetering van de Maas tussen de stuwen te Hermalle-sous-Argenteau en te Wezet : 1^{re} fase.

Normalisatie van de doortocht te Luik inclusief de aanleg van een jachthaven.

Verbetering van de stuw « Grosses-Battes » te Angleur (burgerlijke bouwkunde).

Afbraak van de semi-permanente brug over de Maas te Ougrée.

Verhoging en verbreding in stroomopwaartse richting van de Maasburg te Jemeppe-sur-Meuse.

Verbetering van het platform van en van de toegangsweg tot de openbare haven van Seraing.

Uitbreiding van de kaaimuur tot de hoek van de industriezone te Amay (ten laste van de G. I. M.).

Aanleg van waterafsluitingen op de rechteroever van de Maas aan de hoek van de industriezone van Tihange en inrichting van de installaties voor waterwinning en waterafvoer van de toekomstige kerncentrale.

Aanleg van een waterafsluiting en bouw van een collector op de rechteroever van de Maas op de hoek van de gemeente Tihange.

Kanaal van Charleroi :

Verbindingsweg Seneffe-Ronquières (L. K. K 3/668 van 1968).
 Herstellingswerken linkeroever te Gouy-lez-Piéton (L. K. K 3/626 van 1968).

Berm van de grote insnede van Godarville te Seneffe en Gouy-lez-Piéton (L. K. K 3/390 van 1969).

Wegnemen van de rotsen onder water tussen de sluis 2 van Gosselies en sluis 3 van Viesville (L. K. K 3/390 van 1969).

Afwatering op de linker oever (L. K. K 3/399 van 1969).

Pont de Rekem C. F. E.
 Pont de Boorseem C. F. E.
 Pont de Mechelen a/Maas C. F. E.
 Pont de Lanklaar B. S. L.
 Pont de Neeroeteren-Geisteren — Mols.
 Pont de Bree Moens.

N. B. : Les ponts de Dilsen et de Roten ont été mis en service récemment.

Canal Bocholt-Herentals :

Sambre :

Rectification et aménagement du ruisseau d'Acoz.

Normalisation de la Sambre entre Châtelet et Pont-de-Loup.

Aménagement du 12^e bief de la Sambre.

Exhaussement de perrés en béton entre Franière et Namur.

Normalisation de la Sambre entre Roselies et Farciennes.

Normalisation de la Sambre entre Farciennes et Aiseau.

Normalisation à Mornimont et construction d'un pont.

Normalisation de la Sambre entre Auvelais et Ham-sur-Sambre.

Aménagement du 11^e bief et suppression du pont à chaînes à Marchienne-au-Pont.

Achèvement de la normalisation à Taminies.

Aménagement du chenal amont de l'écluse de Maizeret. Construction d'un mur de quai.

Amélioration de la passe navigable à Sclayn et Vezin.

Construction d'un pont sur la Meuse à Yvoir.

Construction d'un pont sur la Meuse à Heer.

Rectification de la berge en amont du barrage d'Andenelle, r.g.

Construction d'un perré et réalisation d'une route d'accès au barrage.
 Rectification de la berge en amont du barrage d'Andenelle, r.g.

Construction d'un mur de quai.

Barrage de Nisramont :

Construction de la station d'épuration.

Adduction Béthune-Seraing :

Section Fléron-Seraing.
 2^e partie : Embourg-Seraing.

Exhaussement du barrage de la Gileppe.

Barrage du Ry de Rome.

Barrage de la Vesdre :

Construction d'une annexe à la station d'épuration.

Meuse liégeoise :

Rectification de la rive gauche de la Meuse mitoyenne en aval du km 4150 à Lixhe et à Lanaye.

Aménagement de la Meuse entre les barrages de Hermalle-sous-Argenteau et de Visé : 1^{re} phase.

Normalisation dans la traversée de Liège, y compris établissement d'un port pour le yachting.

Aménagement du barrage des Grosses-Battes à Angleur (Génie civil).

Démolition du pont semi-permanent sur la Meuse à Ougrée.

Exhaussement et extension vers l'amont du pont en Meuse à Jemeppe-sur-Meuse.

Aménagement de la plate-forme et du chemin d'accès au port public de Seraing.

Extension du mur de quai au droit du site industriel d'Amay (à charge du S. P. I.).

Construction de murs d'eau rive droite de la Meuse au droit du site industriel de Tihange et établissement de prise et rejet d'eau de la future centrale nucléaire.

Construction d'un mur d'eau et établissement d'un collecteur rive droite de la Meuse au droit de la commune de Tihange.

Canal de Charleroi :

Route de liaison Seneffe-Ronquières (C. Ch. K 3/668 de 1968).
 Réparation rive gauche à Gouy-lez-Piéton (C. Ch. K 3/626 de 1968).

Talus de la grande tranchée de Godarville à Seneffe et Gouy-lez-Piéton (C. Ch. K 3/116 de 1969).

Dérochage sous eau entre l'écluse 2 de Gosselies et l'écluse 3 de Viesville (C. Ch. K 3/390 de 1969).

Drainage sur la rive droite (C. Ch. K 3/399 de 1969).

Verbindingsweg tussen de sluizen 2 en 3 op de linker oever en de rechter oever.

Dok voor de industriezone de Feluy (L. K. K 3/802 van 1969).

Kanaal Pommerœul-Blaton :

Vervanging van de brug of de Passerelle te Blaton en daarmee gepaard gaande werken.

Kanaal Pommerœul-Antoing :

Verhoging van de sluis 5 te Blaton.

Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes en Pommerœul-Antoing :

Afwatering van de gronden gelegen ten Zuiden van het Large de Péronnes.

Aanpassing van Trouillon-Est te Mons :

Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes :

Verhoging van de dijken te Blaton.

Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes :

Wederopbouw van de brug op het afwaartse sluishoofd op 5,6 m verval te Péronnes-lez-Antoing.

Kanaal Pommerœul-Condé :

Bouwen van de grenssluis te Hensies.

Rivier « La Haine » :

Verbeteringswerken te Maurage en Boussoit.

Centrumkanaal :

Moderniseringswerken aan het 1^{ste} vak Nimy-Obourg.

Centrumkanaal :

Bouwen van een schuthoofd te Houdeng-Goegnies.

B. Werken in 1970 aan te vangen.

H. O. Haven van Oostende :

- Uitrusting van de handelshaven.
- Bouwen van een nieuwe sluis tussen het Montgomerydok en het Mercatordok.
- Bouwen van twee bijkomende aanlegplaatsen voor de Oostende-Doverlijn.
- Voortzetting van de verdiepingsbaggerwerken.
- Verstevestigingswerken voor de aanlegposten I tot V.

H. N. Haven Nieuwpoort :

- Verdere uitbreiding van de yachthaven.
- Betonsteiger in de vlotkom.

H. B. Haven Blankenberge :

- Verdere uitbreiding van de yachthaven.

H. Z. Haven Brugge-Zeebrugge :

- Verbredingswerken op het Boudewijnkanaal.
- Electromechanische uitrusting van de nieuwe carferry-terminal.

Kust en duinen :

- Verbredings- en verdiepingsbaggerwerken.
- Verlengen van de strandhoofden vóór Duinbergen en Heist.
- Verbeteren van strandhoofden te Middelkerke-Westende.
- Afbraak bunkers en oorlogsconstructies.
- Uitrusten van de kaaiterreinen op de nieuwe kaai rond de Westbak.
- Bouwen van een slipway in de vissershaven.

Kanaal Gent-Terneuzen :

Nieuwe oeververdediging, linker oever, opwaarts van de Ring-spoorbrug te Gent.

Route de liaison entre les écluses 2 et 3 en rive gauche et en rive droite.

Darse pour le zoning industriel de Feluy (C. Ch. K 3/802 de 1969).

Canal Pommerœul-Blaton :

Remplacement du pont de la Passerelle à Blaton et travaux connexes.

Canal Pommerœul-Antoing :

Exhaussement écluse 5 à Blaton.

Canal Nimy-Blaton-Péronnes et Pommerœul-Antoing :

Drainage des terrains situés au Sud du Large de Péronnes.

Aménagement du Trouillon-Est à Mons :

Canal Nimy-Blaton-Péronnes :

Exhaussement des digues à Blaton.

Canal Nimy-Blaton-Péronnes :

Reconstruction du pont sur la tête aval de l'écluse de 5,60 m de chute à Péronnes-lez-Antoing.

Canal Pommerœul-Condé :

Construction de l'écluse frontière d'Hensies.

Rivière « La Haine » :

Amélioration à Mourage et Boussoit.

Canal du Centre :

Modernisation 1^{re} section Nimy-Obourg.

Canal du Centre :

Construction d'une tête de garde à Houdeng-Goegnies.

B. Travaux à entreprendre en 1970.

P. O. Port d'Ostende :

- Equipement du port de commerce.
- Construction d'une nouvelle écluse entre le bassin Montgomery et le bassin Mercator.
- Construction de deux embarcadères supplémentaires pour la ligne Ostende-Douvres.
- Continuation des travaux de dragage en vue de l'approfondissement.
- Travaux de renforcement des embarcadères I à V.

P. N. Port de Nieuport :

- Extension du port de plaisance.
- Jetée en béton dans le bassin à flot.

P. B. Port de Blankenberge :

- Extension du port de plaisance.

P. Z. Port de Bruges-Zeebrugge :

- Travaux d'élargissement du canal Baudouin.
- Equipement électromécanique du nouveau « terminal pour car-ferry ».

Côte et dunes :

- Travaux de dragage en vue de l'élargissement et l'approfondissement.
- Prolongement des jetées devant Duinbergen et Heist.
- Amélioration des jetées de Middelkerke-Westende.
- Démolition des bunkers et des constructions de guerre.
- Equipement des terrains de quai du nouveau quai entourant le Westback.
- Construction d'un « slipway » dans le port de pêche.

Canal Gand-Terneuzen :

Nouvelle protection de la berge de la rive gauche, en amont du pont-rail de la ceinture de Gand.

Nieuwe oeververdediging, linker oever ter hoogte van de N. V. Kuhlmann.

Afleidingskanaal van de Leie en Leie te Deinze :

Brug over de recht te trekken bocht van de Leie te Deinze.

Bovenschelde :

Normalisatie tussen Antoing en Vaulx (eerste fase).
Electrificering van de sluis te Antoing.

Leie :

Verbeteringswerken tussen St-Baafs-Vijve en Olsene (tweede fase).
Rechttrekking te Machelen.

Kanaal Roeselare-Leie :

Vernieuwen van de deuren van de sluis te Kachtem.
Verbeteringswerken tussen Ooigem en Ingelmunster (eerste fase).

Kanaal Bossuit-Kortrijk :

Afbreken van de tunnel te Moen.

Ijzer :

Nieuwe sluis te Nieuwpoort :
— sluisdeuren;
— electromechanische uitrusting.
Verbredingswerken te Nieuwpoort.

Kanaal Brugge-Oostende :

Verbreding en verdieping te Zandvoorde (1^{ste} fase).
Herbouwen van de Gentpoortbrug te Brugge.
Vernieuwen van brugvloeren te Brugge : Warandebrug en Katelijnebrug.
Herstellen van het jaagpad, linker oever tussen Waggelwater en Botenbeek.

Durme :

Bemalingen afwaarts Lokeren.

Zeeschelde :

Doortrekken van de Scheldekaaien ter hoogte van de Zuiverdokken te Antwerpen.
Aanpassen van de kaai te Temse.

Grote Nete :

Bouwen van een brug te Zoerle-Parwijs en afbreken van de oude stuwbrug Beneden Nete.
Taludversterking.

Beneden Nete :

Bouwen van een sluis te Battenbroek.
Kalibreringswerken.

Zeeschelde :

Bouwen van een sluis te Grembergen opwaarts de brug te Dendermonde.

Boven-Dijle :

Kalibreringswerken opwaarts van Tremelo.

Zeeschelde :

Bouwen van een kaaimuur te Temse.

Beneden Nete :

Kalibreren van het vak tussen de Duffelbrug en de Duffelsluizen.

Boven Dijle :

Bouwen van een brug te Werchter.
Oeverversterking en aanleggen van een rijwegverharding op de L. O. tussen de schollebeek en Zeut te Lier.

Nouvelle protection de la berge de la rive gauche, à hauteur de la S. A. Kuhlmann.

Canal de dérivation de la Lys et Lys à Deinze :

Pont enjambant le coude à rectifier de la Lys à Deinze.

Haut-Escaut :

Normalisation entre Antoing et Vaulx (première phase).
Electrification de l'écluse d'Antoing.

Lys :

Travaux d'amélioration entre St-Baafs-Vijve et Olsene (deuxième phase).
Rectification à Machelen.

Canal Roulers-Lys :

Renouvellement des portes de l'écluse de Kachtem.
Travaux d'amélioration entre Ooigem et Ingelmunster (première phase).

Canal Bossuit-Courtrai :

Démolition du tunnel de Moen.

Yser :

Nouvelle écluse de Nieuport :
— portes;
— équipement électromécanique.
Travaux d'élargissement à Nieuport.

Canal Bruges-Ostende :

Elargissement et approfondissement à Zandvoorde (1^{re} phase).
Reconstruction du pont de la porte de Gand à Bruges.
Renouvellement de revêtements de ponts à Bruges : pont du Warande et pont Ste Catherine.
Réfection du chemin de halage, rive gauche entre le Waggelwater et le Botenbeek.

Durme :

Epuisements en aval de Lokeren.

Escaut maritime :

Prolongement des quais de l'Escaut à hauteur des « Zuiverdokken » à Anvers.
Aménagement du quai de Tamise.

Grande Nèthe :

Construction d'un pont à Zoerle-Parwijs et démolition du vieux pont-barrage de la Basse Nèthe.
Consolidation de talus.

Basse Nèthe :

Construction d'une écluse à Battenbroek.
Travaux de calibrage.

Escaut maritime :

Construction d'une écluse à Grembergen en amont du pont de Termonde.

Haute Dyle :

Travaux de calibrage en amont de Tremelo.

Escaut maritime :

Construction d'un mur de quai à Tamise.

Basse Nèthe :

Calibrage de la section entre le pont de Duffel et les écluses de Duffel.

Haute Dyle :

Construction d'un pont à Werchter.
Consolidation des berges et aménagement d'un revêtement de chaussée sur la rive gauche entre le « Schollebeek » et Zeut à Lier.

Beneden Dijle :

Dijkversterking op de beide oevers tussen de monding van de Vrouwevliet en het Zennegat.

Boven Dijle :

Kalibreren en opzetten van dijken op de beide oevers tussen de brug te Rijmenam en de Handbrug.

Kalibreren en opzetten van dijken op de beide oevers van de Hansbrug tot Wechter.

Dender :

Herbouwen van de beweegbare brug te Lessen.

Leie :

Wegbrug over de toekomstige bochtafsnijding in de Brielmeersen te Deinze.

Ringvaart :

Bouwen van een sluis E 4 met rechtekking van de Schelde.

Dender :

Herbouwen van een brug te Appels.

Kalibreringswerken op de Bovenschelde tussen Schelderode en Oudenaarde.

Moderniseringswerken op het kanaal Gent-Brugge.

Bouwen van nieuwe Dendermonding te Dendermonde (3^{de} fase).

Schelde-Rijnverbinding :

Omleiding rond Zandvliet 1^{ste} fase.

Zeekanaal Brussel-Rupel :

Vóórhaven sluis Zemst en electromechanische uitrusting.

Verdieping van 2^{de} kanaalpand.

Togangen naar nieuwe hefbrug Vilvorde.

Electromechanische uitrusting voor pompstation.

Haven van Antwerpen R. O. :

Verleggen oosteroever dok B3.

Brug over Van Cauwelaertsluis en electromechanische uitrusting.

Albertkanaal :

Insede Eigenbilzen.

Duwvaartsluis Genk + spoorbrug.

Verbreiding Hasselt-Stokrooi.

Verbreiding Tessenderlo-Kwaadmechelen/sluis.

Kanaal Kwaadmechelen-Dessel :

Brug n^o 6 te Balen-Hoolst Pieux-Franki.

Brug n^o 4 te Mol-Gompel.

Kanaal Zuid-Willemsvaart :

Afbreken van noodbruggen.

Kanaal Bocholt-Herentals :

Brug St. Huybrechts-Lille.

Brug Neerpelt II.

Brug Lommel II.

Brug Herentals-Gerheze.

Samber :

Verbetering en profilering op 2,20 m van de Boven-Samber.

Electrificatie van de stuwsuis te Auvelais (Beneden-Samber).

Electromechanische uitrusting van de stuwsuis te Namen.

Ophoging van de betonnen steunmuren stroomafwaarts van Battice.

Reservoirdam van de Eau d'Heure te Silenieux :

Bouw van twee kleine stuwdammen en aanleg van nieuwe hoofdwegen :

Weg Boussu-Platte-Taille.

Weg Platte-Taille-Cerfontaine.

Basse Dyle :

Consolidation des digues sur les deux rives entre l'embouchure de la « Vrouwevliet » et le « Zennegat ».

Haute Dyle :

Calibrage et exhaussement des digues sur les deux rives entre le pont de Rijmenam et le pont de Hans.

Calibrage et exhaussement des digues sur les deux rives, du pont de Hans à Werchter.

Dendre :

Reconstruction du pont mobile de Lessines.

Lys :

Pont-route sur la future coupure dans les « Brielmeersen » à Deinze.

Canal circulaire :

Construction d'une écluse E 4 avec rectification de l'Escaut.

Dendre :

Reconstruction d'un pont à Appels.

Travaux de calibrage du cours supérieur de l'Escaut entre Schelderode et Audenaarde.

Travaux de modernisation du canal Gand-Bruges.

Construction de la nouvelle embouchure de la Dendre à Termonde (3^{de} phase).

Liaison Rhin-Escaut :

Contournement de Zandvliet 1^{re} phase.

Canal Maritime Bruxelles-Rupel :

Avant-port écluse de Zemst et équipement électromécanique.

Approfondissement du 2^e bief.

Accès au nouveau pont levant de Vilvorde.

Équipement électromécanique pour station de pompage.

Port d'Anvers R. D. :

Déplacement rive orientale bassin B3.

Pont sur l'écluse Van Cauwelaert et équipement électromécanique.

Canal Albert :

Tranchée d'Eigenbilzen.

Ecluse pour navigation en poussée de Genk + pont-rail.

Élargissement Hasselt-Stokrooi.

Élargissement Tessenderlo-Kwaadmechelen/écluse.

Canal Kwaadmechelen-Dessel :

Pont n^o 6 à Balen-Hoolst — Pieux Franki.

Pont n^o 4 à Mol-Gompel.

Canal « Zuid-Willemsvaart » :

Démolition de ponts provisoires.

Canal Bocholt-Herentals :

Pont de St-Huybrechts-Lille.

Pont de Neerpelt II.

Pont de Lommel II.

Pont de Herentals-Gerheze.

Sambre :

Aménagement et mise au gabarit de 2,20 m de la Haute-Sambre.

Électrification du barrage-éclusé d'Auvelais (Basse-Sambre).

Équipement électromécanique du barrage-éclusé de Namur.

Exhaussement de perrés en béton en aval de Battice.

Barrage-réservoir sur l'eau d'Heure à Silenieux :

Construction de deux petits barrages et exécution de nouveaux axes routiers.

Route Boussu-Platte-Taille.

Route Platte-Taille-Cerfontaine.

Weg Silenrieux-Cerfontaine de toegangen tot de stuwdammen en de viaducten inbegrepen.

Weg Somzée-Walcourt, viaduct inbegrepen.

Naamse Maas :

Aanleggen van een haven rechtover het eiland van Belgrade op de linkeroever.

Modernisering van de Maas te Sclayn-Vezin : 2^e fase.

Verbetering van de rechteroeverkant stroomafwaarts van de sluis te Andenelle.

Aanleggen van een opgehoogde oever op de hoek van de zogeheten « Beez »-viaduct.

Stuwdam van de Ourthe :

Bouw van een opstuwingsstation.

Ontdubbeling van de opstuwleiding en uitrusting van de tolkleppen in de opening van de kleine stuw.

Luikse Maas :

Verbetering van de Maas tussen de stuwen van Hermalle-sous-Argenteau en Wezet : 2^e en 3^e fase.

Verbetering van de stuw « Grosses-Battes » te Angleur (electromechanische installatie).

Verbetering van het tracé van de Ourthe te Chênée-Angleur.

Aanleg van een openbare haven op de linkeroever te Chokier en uitbreiding van de binnenhaven te Jemeppe-sur-Meuse.

Verdere ontwatering in de streek van Luik.

Kanaal Charleroi-Brussel en de Zenne :

Aanlegging en verbetering van de jaagpaden tussen de uitmonding in de Sambre en sluis 3.

Boven-Zenne : aanpassingswerken afwaarts van de toekomstige overwelling — 1^{ste} fase.

Aanleggen van een weg rond het dok van de industriezone te Feluy.

Aanleggen van de watervoorziening voor de industriezone van Feluy.

Inrichting van de Tintia-Pompstation. Bijdrage van het Bestuur der waterwegen (13 % van 40 miljoen).

Route Silenrieux-Cerfontaine y compris pré-barrages et viaducs.

Route Somzée-Walcourt y compris viaduc.

Meuse namuroise :

Aménagement d'un port en face de l'île de Belgrade, rive gauche.

Modernisation de la Meuse à Sclayn-Vezin : 2^e phase.

Aménagement de la berge rive droite en aval de l'écluse d'Andenelle.

Construction de la berge au droit du viaduc dit « de Beez ».

Barrage de l'Ourthe :

Construction d'une station de refoulement.

Dédoublage de la conduite de refoulement et équipement des vannes papillons dans le pertuis du petit barrage.

Meuse liégeoise :

Aménagement de la Meuse entre les barrages de Hermalle-sous-Argenteau et Visé : 2^e et 3^e phases.

Aménagement du barrage des Grosses-Battes à Angleur (équipement électromécanique).

Amélioration du tracé de l'Ourthe à Chênée-Angleur.

Aménagement d'un port public en rive gauche à Chokier et extension du port intérieur de Jemeppe-sur-Meuse.

Continuation du démergement de la région liégeoise.

Canal Charleroi-Bruxelles + Senne :

Construction et amélioration des chemins de halage entre le débouché en Sambre et l'écluse 3.

Haute-Senne : travaux d'aménagement du voûtement futur — 1^{re} phase.

Construction d'une route autour de la darse du zoning industriel de Feluy.

Construction de prises d'eau pour le zoning industriel de Feluy.

Aménagement de la station de pompage du Tintia — Intervention de l'Administration des Voies hydrauliques (13 % de $\pm$ 40 millions).

BIJLAGE III.

ANNEXE III.

Zeescheepvaartbeweging (B. N. T.).

Mouvement de la navigation maritime (T. N. B.).

Jaar Année	Antwerpen Anvers		Gent Gand		Zeebrugge Zeebrugge	
	Schepen Navires	B. N. T. T. N. B.	Schepen Navires	B. N. T. T. N. B.	Schepen Navires	B. N. T. T. N. B.
1965	18 065	55 383 388	2 494	1 918 178	2 280	3 761 257
1966	18 082	57 139 579	2 233	1 722 380	2 543	4 046 181
1967	18 250	58 457 234	2 299	1 505 037	3 232	5 007 979
1968	17 932	61 455 380	2 415	1 573 614	4 200	8 330 709
1969	17 885	65 523 537	3 254	5 024 968	4 436	11 765 704

Maritiem goederenverkeer (ton = 1 000 kg).

Trafic maritime de marchandises (tonne = 1 000 kg).

*Petroleum en andere goederen.**Pétrole et autres marchandises.*

(Lossingen + ladingen.)

(Déchargement + chargement.)

Jaar Année	Antwerpen Anvers			Gent Gand			Zeebrugge Zeebrugge		
	Totaal Total	Petroleum Pétrole	Andere goederen Autres marchandises	Totaal Total	Petroleum Pétrole	Andere goederen Autres marchandises	Totaal Total	Petroleum Pétrole	Andere goederen Autres marchandises
1965	59 390 906	21 404 394	37 986 512	3 153 704	292 000	2 861 704	2 206 803	581 864	1 624 939
1966	59 175 174	23 503 423	35 671 751	2 813 198	172 000	2 641 198	2 070 269	585 288	1 484 981
1967	62 403 633	24 649 317	37 754 316	2 523 880	132 000	2 391 880	2 134 532	698 032	1 436 500
1968	72 402 560	28 258 598	44 143 962	2 466 553	332 000	2 134 553	5 146 883	3 125 944	2 020 939
1969	73 020 300	30 938 414	42 081 886	7 587 000	2 287 000	5 300 000	8 997 105	6 045 213	2 951 892

Maritiem goederenverkeer (ton = 1 000 kg).

Trafic maritime de marchandises (tonne = 1 000 kg).

*Lossingen uit (invoer)
en ladingen op zeeschip (uitvoer).*

*Déchargements de (importation)
et chargements sur navire (exportation).*

Jaar Année	Antwerpen Anvers			Gent Gand			Zeebrugge Zeebrugge		
	Totaal Total	Lossingen Déchargements	Ladingen Chargements	Totaal Total	Lossingen Déchargements	Ladingen Chargements	Totaal Total	Lossingen Déchargements	Ladingen Chargements
1965	59 390 906	40 339 824	19 051 082	3 153 704	1 811 134	1 342 570	2 206 803	1 638 333	568 470
1966	59 175 174	40 989 394	18 185 780	2 813 198	1 893 679	919 519	2 070 269	1 529 621	540 648
1967	62 403 633	42 199 017	20 204 616	2 523 880	1 632 904	890 976	2 134 532	1 578 830	555 702
1968	72 402 560	48 508 672	23 893 888	2 466 553	1 305 294	1 161 259	5 146 883	4 372 733	774 150
1969	73 020 300	48 891 852	24 128 448	7 587 000	3 858 000	3 729 000	8 997 105	8 032 297	964 808

Trafiek op enkele belangrijke scheepvaartwegen.

(Uitgedrukt in tonnemaat en in ton-kilometer —
tonnen van 1 000 kg.)

Trafic sur quelques voies navigables importantes.

(Exprimé en tonnage et en tonnes-kilomètre —
tonnes de 1 000 kg.)

Rivieren en kanalen Rivières et canaux	1965		1966		1967		1968		1969	
	1 000 T	1 000 Tkm	1 000 T	1 000 Tkm	1 000 T	1 000 Tkm	1 000 T	1 000 Tkm	1 000 T	1 000 Tkm
Bovenschede. — Haut-Escaut	6 937	523 434	6 918	521 194	8 099	598 897	8 051	587 073	9 052	644 074
Schelde Gentbrugge-Rupel. — Escaut Gentbrugge-Rupel	5 526	313 995	5 595	314 305	5 921	327 085	5 802	313 682	6 080	318 657
Schelde Rupel-Nederlandse grens. — Escaut Rupel-Frontière néerlandaise	40 103	746 355	42 913	817 734	44 470	865 460	47 701	930 280	45 308	861 489
Totaal Schelde (uitsluitend ton-km). — Total Escaut (exclusivement tonnes-km)		1 583 784		1 653 233		1 791 442		1 831 035		1 824 220
Albertkanaal. — Canal Albert	35 048	2 130 667	33 628	1 970 502	36 441	2 028 053	37 476	2 184 314	39 749	2 267 546
Zeekanaal en haven van Brussel. — Canal maritime et port de Bruxelles	12 014	299 000 (*)	12 020	300 000 (*)	12 420	310 000 (*)	14 086	350 000 (*)	14 051	350 000 (*)
Kanaal Charleroi-Brussel. — Canal Charleroi-Bruxelles	4 897	157 359	4 861	148 287	4 452	115 756	5 434	177 843	5 690	193 104
Maas. — Meuse	18 349	624 828	16 739	565 722	18 114	615 966	19 452	650 555	19 042	655 061
Samber. — Sambre	4 734	195 406	4 331	181 063	4 668	214 155	5 276	258 216	5 989	257 486
Leie. — Lys	3 236	136 243	3 686	161 825	4 028	174 440	4 065	181 770	4 474	204 580

(*) Schatting.

(*) Estimation.

BIJLAGE IV.

Stand van de gewestplannen.

Situatie op 1 april 1970.

1. Veurne-Westkust.

Gedurende de eerste trimester van 1970 werden de 2^e reeks raadplegingen in dit gewest beëindigd. De gemeenten hebben hun opmerkingen binnengestuurd; deze werden onderzocht. Wel hebben nog enkele besprekingen met zekere gemeenten plaats gehad voor een laatste korrektie. Gedurende de komende trimester zal een volledig dossier worden voorgelegd. Dit dossier omvat het voorstel van het definitieve plan. In de loop van de 2^e trimester zal met de ontwerper worden overeengekomen het definitieve plan op te stellen.

2. Oostende-Middenkust.

Idem als voor Veurne-Westkust, met dit verschil dat nog enige gemeenten moeten gekontaktéerd worden voor een laatste bespreking.

3. Brugge-Oostkust.

Gedurende de eerste trimester van 1970 werden de 2^e reeks raadplegingen gehouden. De gemeenten hebben de opmerkingen binnengestuurd; deze worden samengevat door de verschillende instanties (adviescomité, provincie, ontwerper) en de 2^e fase van de raadpleging kent nu haar verloop. De laatste besprekingen met de gemeenten worden gehouden. Na een bespreking met de ontwerper zal het uiteindelijke plan kunnen opgemaakt worden. Men voorziet dat op het einde van de tweede trimester de bundels met voorstel tot opmaak van het definitief plan kan worden voorgesteld.

4. Diksmuide-Torhout.

Gedurende de voorgaande trimester werd het ontwerp-plan na een laatste bespreking op het hoofdbestuur door de ontwerper bijgewerkt. De ontwerper beschikt nu over al de gegevens om het plan voor de 2^e raadpleging te stellen. Gedurende de komende trimester zal de ontwerper de 3 minute-kaarten opstellen en een aanvang nemen met het cliché werk.

5. Ieper-Poperinge.

Het plan werd gedrukt en aan het bestuur geleverd. De dokumenten voor de tweede raadpleging worden aan al de betrokken instanties overgemaakt; deze onderzoeken nu de plannen. Weldra zullen de besprekingen voor de 2^e raadpleging worden aangevat.

6. Roeselare-Tielt.

Gedurende de voorgaande trimester werd het plan een laatste maal met de ontwerper besproken; toelating werd gegeven tot het opmaken van de clichés. De ontwerper zal gedurende de komende trimester hieraan werken; na het clichéren kan het plan gedrukt worden.

7. Kortrijk.

Gedurende de voorgaande trimester werd het gedrukte plan geleverd; de dokumenten werden opgestuurd naar al de betrokken instanties. Deze zullen gedurende de komende trimester het plan onderzoeken en hun opmerkingen formuleren.

8. Gentse Kanaalzone.

Het voorontwerp-plan op 1/10 000 is sinds geruime tijd klaar gekomen; evenwel beantwoordt het destijds voorgestelde plan niet meer aan de huidige opvattingen van de gewestplannen. Ook is een verdere uitwerking van het plan met betrekking tot de structuurgeving wenselijk. Een diepere studie van zekere problemen is noodzakelijk; gedurende de komende trimester zal samen met de ontwerper deze studie verder worden uitgewerkt, derwijze dat een verbeterd plan kan ingewacht worden tegen oktober 1970.

9. Eeklo-Aalter.

Gedurende de voorgaande trimester werd het voorontwerp-plan door ABRO geviséerd en toelating tot het clichéren werd gegeven. De ontwerper werkt nu aan de 3 minute-kaarten en de clichés.

10. Dendermonde.

Gedurende de voorgaande trimester werd het gedrukte plan geleverd; de dokumenten voor de 2^e raadpleging werden opgestuurd naar al de betrokken instanties, die het plan nu onderzoeken.

ANNEXE IV.

État d'avancement
des travaux relatifs aux plans de secteur.*Situation au 1^{er} avril 1970.*

1. Furnes-Côte occidentale.

Dans ce secteur, la seconde série de consultations a été terminée dans le courant du premier trimestre de 1970. Les communes ont envoyé leurs remarques. Celles-ci ont été examinées. Quelques discussions ont cependant encore eu lieu avec certaines communes en vue d'apporter les dernières corrections. Au cours du trimestre prochain, un dossier complet sera soumis. Ce dossier contient le projet du plan définitif. Dans le courant du deuxième trimestre, on conviendra avec l'auteur du projet de l'établissement du plan définitif.

2. Ostende-Côte centrale.

Idem que pour Veurne-Westkust, avec cette différence que quelques communes doivent encore être contactées en vue d'arranger une dernière discussion.

3. Bruges-Côte orientale.

Durant le premier trimestre de 1970, s'est tenue la seconde série de consultations. Les communes ont envoyé leurs remarques; celles-ci ont été résumées par les différentes instances (comité d'avis, province, auteur de projet) et on est actuellement à la seconde phase des consultations. On assiste aux dernières discussions avec les communes. Après une consultation avec l'auteur du projet, le plan définitif pourra être dressé. On prévoit que les dossiers avec la proposition relative à l'élaboration du plan définitif pourront être présentés à la fin du deuxième trimestre.

4. Dixmude-Torhout.

Durant le trimestre précédent, le projet de plan, après une dernière discussion à l'Administration centrale, a été complété par l'auteur du projet. L'auteur du projet dispose actuellement de toutes les données utiles pour la préparation des plans en vue des secondes consultations. Au cours du trimestre prochain, l'auteur du projet établira 3 minutes de son plan et s'attaquera à la préparation des clichés.

5. Ypres-Poperinge.

Le plan a été imprimé et livré à l'Administration. Les documents pour la seconde consultation ont été transmis à toutes les instances intéressées. Celles-ci examinent actuellement le plan. Les discussions dans le cadre des secondes consultations débiteront sous peu.

6. Roulers-Tielt.

Au cours du précédent trimestre, le plan a été discuté une dernière fois avec l'auteur du projet; l'autorisation a été donnée pour la confection des clichés. L'auteur du projet y travaillera au cours du prochain trimestre. Quand les clichés seront prêts, le plan pourra être imprimé.

7. Courtrai.

Le plan imprimé a été livré le trimestre précédent; les documents ont été envoyés à toutes les instances intéressées. Au cours du prochain trimestre, ces instances examineront le plan et formuleront leurs remarques.

8. Zone du canal de Gand.

L'avant projet de plan au 1/10 000 est prêt depuis longtemps; cependant le plan proposé à l'époque ne répond plus aux conceptions actuelles des plans de secteur. Il est, d'autre part, souhaitable de compléter le plan en ce qui concerne les structures. Une étude plus approfondie de certains problèmes est indispensable; dans le courant du trimestre à venir, cette étude sera poursuivie en collaboration avec l'auteur du projet de telle sorte qu'un plan corrigé peut être attendu pour octobre 1970.

9. Eeklo-Aalter.

Durant le trimestre précédent, l'avant-projet de plan a été visé par le service de PGAT et la confection des clichés a été autorisée. L'auteur du projet prépare actuellement 3 minutes de son plan et les clichés.

10. Termonde.

Le plan imprimé a été livré le trimestre précédent; les documents pour les secondes consultations ont été envoyés à toutes les instances intéressées, qui actuellement examinent le plan.

11. Oudenaarde.

Idem als voor Dendermonde.

12. Aalst-Ninove-Zottegem-Geraardsbergen.

Het voorontwerp-plan op 1/10 000 werd in de voorgaande trimester op punt gesteld en de clichés voor het drukken zijn reeds klaar. Enkel moet nog het definitieve tracé van de A 38 op de kaart worden bijgevoegd. Het drukken van het plan kan weldra beginnen. Tevens moet nog de begeleidende tekst voor visum aan het hoofdbestuur worden voorgelegd. Vermoedelijk zal het plan kunnen gedrukt worden in de loop van de komende trimester.

13. St.-Niklaas-Lokeren.

Gedurende de voorgaande trimester werd het plan dat een laatste maal werd aangepast, voorgelegd. De ontwerper maakt nu de 3 minute-kaarten; tevens wordt de begeleidende tekst ingewacht. Wanneer deze documenten geleverd zijn, kan toelating tot het clicheren worden gegeven. In de loop van de komende trimester zullen de clichés worden gemaakt.

14. Antwerpen.

Zowel het voorontwerp-plan op 1/10 000 als de clichés zijn praktisch klaar, zodat in de komende trimester het plan kan gedrukt worden.

15. Mechelen.

Cfr. Veurne-Westkust.

16. Turnhout.

Een verbeterd voorontwerp-plan op 1/10 000 werd in de loop van de 1^o trimester door de studiegroepen opgesteld. Hierbij werd het 1^o voorontwerp-plan, hetwelk meer georiënteerd was op een visie 2000, als basis genomen.

Dit aangepast voorontwerp is opgesteld, conform andere gewest-plannen, met als streefdatum 1980. Aan de studiegroep werd toelating verleend tot het opstellen van de clichés volgens dit plan; aan dit werk zal in de loop van de komende trimester worden gewerkt.

17. Herentals-Mol.

Gedurende de voorgaande trimester heeft de ontwerper gewerkt aan de aanpassing van het plan. De ontwerper heeft dit verbeterd plan + tekst binnengeleverd zodat toelating werd gegeven tot het opstellen van de clichés.

18. Neerpelt-Bree.

Gedurende de voorgaande trimester zijn er verschillende besprekingen geweest met de ontwerper om na te gaan op welke wijze kan gekomen worden tot een aanvaardbaar gewestplan dat als basis kan dienen voor de ruimtelijke uitbouw van het gewest. Het probleem is zeer complex gelet op de partikuliere situatie van de Kempen. Uiteindelijk is men tot de konklusie gekomen dat een verder uitdiepen van het probleem noodzakelijk was.

Het principe dat hierbij gevolgd wordt is dat het niet mogelijk is vóór 1980 enige structuur te bepalen op gewestelijk niveau; vandaar dat eerst moet gewerkt worden op een « achtergrondplan » voor 2000, waaruit dan opnieuw de zones dienen bepaald voor 1980. Bovendien worden daarbij een aantal « kritieke » zones bepaald, die verder dienen uitgewerkt in toelichtingsplannen op meer gedetailleerde schaal.

19. Hasselt-Genk.

Cfr. Probleem van Neerpelt-Bree.

20. Maaskant.

Ook hier kan men een gelijkaardige problematiek onderkennen, alhoewel deze beperkt blijft tot het Maasplateau. De nederzettingen in de Maasvallei vertonen deze moeilijkheden in veel kleinere mate zodat hier gemakkelijker en vlugger tot een oplossing zal kunnen gekomen worden.

21. St.-Truiden-Tongeren.

Gedurende de voorgaande trimester werd het verbeterd plan geverifieerd op conformiteit met de gegeven richtlijnen. In gezamenlijk overleg wordt de laatste hand gelegd aan een voorontwerp-plan, waarvoor weldra zal overgegaan worden tot het opstellen van de clichés.

22. Aarschot-Diest.

Na besprekingen met de ontwerper heeft deze laatste een aangepast plan + tekst binnengeleverd. Toelating werd gegeven tot het opmaken van de clichés. Het ontwerpplan is thans bij de drukker.

11. Audenarde.

Idem que pour Termonde.

12. Alost-Ninove-Zottegem-Grammont.

L'avant-projet de plan au 1/10.000^e a été mis au point le trimestre précédent et les clichés pour l'impression sont prêts. La carte ne doit plus être complétée qu'avec le tracé définitif de la A 38. L'impression de la carte pourra être commencée prochainement. Le texte d'accompagnement doit encore être soumis au visa de l'Administration centrale. Il est probable que le plan sera imprimé dans le courant du trimestre prochain.

13. St-Nicolas-Lokeren.

Après une dernière adaptation, le plan a été présenté le trimestre précédent. L'auteur du projet prépare actuellement les trois minutes; on attend également le texte d'accompagnement. Lorsque ces documents auront été livrés, l'autorisation de clichés pourra être donnée. Les clichés seront élaborés dans le courant du trimestre prochain.

14. Anvers.

Tant l'avant projet de plan au 1/10.000^e que les clichés sont pratiquement terminés, de sorte que le plan pourra être imprimé le trimestre prochain.

15. Malines.

Cfr. Furnes-Côte occidentale.

16. Turnhout.

Le groupe d'étude a élaboré une nouvelle expédition de l'avant projet de plan au 1/10.000^e durant le premier trimestre. A cette occasion, le premier avant-projet, qui se plaçait davantage dans une optique de l'an 2.000, a servi de base aux travaux.

Cet avant-projet adapté est établi comme les autres plans de secteur, c'est-à-dire avec objectif 1980. Le groupe d'étude a été autorisé à préparer les clichés selon ce plan; ce travail sera poursuivi dans le courant du prochain trimestre.

17. Herentals-Mol.

Durant le trimestre précédent, l'auteur du projet s'est employé à adapter son plan. Il a livré ce plan amendé ainsi que le texte et il a reçu l'autorisation pour la confection des clichés.

18. Neerpelt-Bree.

Au cours du trimestre passé, différents contacts ont été pris avec l'auteur du projet afin d'examiner la possibilité d'obtenir un plan acceptable pouvant servir de référence à l'aménagement du territoire du secteur. Le problème est très complexe; étant donné la situation particulière de la Campine. On est finalement arrivé à la conclusion qu'il était nécessaire d'approfondir davantage la question.

Le principe auquel on s'est rallié est qu'il était impossible de définir pour 1980 une quelconque structure au niveau du secteur; il en résulte qu'il faut commencer par travailler sur un arrière-plan pour l'an 2.000 et qu'ensuite il faut redéfinir les zones pour 1980. De plus, on désignera une série de « zones critiques », auxquelles s'intéresseront ensuite des plans plus détaillés.

19. Hasselt-Genk.

Cfr. problème de Neerpelt Bree.

20. Maaskant.

Ici, on se heurte à un problème similaire, qui cependant reste confiné au plateau mosan. Les implantations dans la vallée de la Meuse connaissent à un degré beaucoup plus réduit ces problèmes de sorte qu'il sera beaucoup plus aisé de leur trouver une solution.

21. St-Trond-Tongres.

Durant le trimestre passé, le plan amendé a été confronté avec les directives. L'avant-projet de plan a une dernière fois été ajusté de commun accord. On procédera sous peu à la confection des clichés.

22. Aarschot-Diest.

A l'issue des discussions qui se sont tenues, l'auteur du projet a livré un plan adapté ainsi que le texte. L'autorisation a été donnée pour la confection des clichés. Le projet de plan est actuellement chez l'imprimeur.

23. *Leuven.*

Gedurende de voorgaande trimester werd het gewestplan Leuven besproken op het adviescomité. Gedurende 5 vergaderingen werden al de principiële bemerkingen, gemaakt door de gemeentebesturen, onder ogen genomen. Men is reeds de synthese-adviestekst aan het uitwerken. De consultaties zijn begonnen op maandag 20 april. Elke gemeente zal de gelegenheid krijgen om mondeling en met kaartmateriaal zijn opmerkingen naar voor te brengen. Het resultaat van deze besprekingen zal, op kaart gebracht, het voorwerp uitmaken van een definitief ontwerp van gewestplan.

24. *Tienen-Landen.*

Al de gemeentelijke opmerkingen zijn reeds twee maanden binnen. Ook hier werden de principiële bemerkingen op het adviescomité besproken. De bespreking van de eindadviestekst vond plaats op woensdag 8 april. Samen met de ontwerper zal de programmering van de gemeentelijke consultaties uitgewerkt worden. Waarschijnlijk zullen deze plaatsgrijpen op het eind van mei, en begin van de maand juni.

25. *Halle-Vilvoorde-Asse.*

Al de gemeentelijke opmerkingen zijn binnengekomen. Op dinsdag 17 februari vond de installatievergadering plaats van het adviescomité. Sindsdien werden op twee vergaderingen de principiële opmerkingen besproken. Op de volgende vergadering zal de ontwerp-synthesetekst van het adviescomité besproken worden.

Het ligt in de bedoeling nog vóór juli de consultatievergaderingen met de verschillende gemeentebesturen te laten plaatsgrijpen.

26. *Brussel Hoofdstad.*

Het gewestplan van Brussel beperkt zich tot de 19 gemeenten van de Brusselse agglomeratie.

De andere agglomeraties van het land zijn tot nu toe niet als een afzonderlijke eenheid bestudeerd, maar wel in het kader van de gewestplannen.

Dit is de reden waarom dit plan meer gedetailleerd is dan de andere gewestplannen. Dit plan moet opgevat worden als richtplan en voor sommige punten zelfs als een algemeen plan van aanleg.

De ontwerper heeft een voorontwerp neergelegd op 15 maart 1966 en dit op basis van documenten en inlichtingen die op dit ogenblik konden verzameld worden.

De moeilijkheden die zich hebben voorgedaan bij de definitieve vastlegging van de tracés, en de belangrijkheid van de verschillende infrastructuurwerken die de ruimtelijke ordening van de hoofdstad conditioneren, hadden als gevolg dat de administratie dit plan diende te herwerken. Voor de oplossing van sommige problemen is er een rechtstreekse tussenkomst vereist geweest vanwege de administratie bij de planning.

Buiten de dertig consultatievergaderingen die voorzien werden in het kontrakt, diende de administratie ongeveer 200 vergaderingen te beleggen met de verschillende administraties die bevoegd waren voor de verschillende infrastructuurwerken.

Niet alle coördinatieproblemen zijn opgelost omdat regelmatig wijzigingen moesten opgenomen worden. Niettemin werd besloten een voorlopige minutedaart op te maken tegen 31 maart 1970.

Gezien de belangrijkheid van het gewest, zal deze minutedaart voorgelegd worden vooraleer de filmen, vereist voor het drukken, gemaakt worden.

Zoals gebeurt voor de andere gewestplannen, zal ook hier een ganse reeks raadplegingsvergaderingen georganiseerd worden met alle openbare instanties, verantwoordelijken uit de privé sektor en vooral met de gemeenteraden.

Dit voorontwerp zal natuurlijk voorgelegd worden aan de agglomeratiecommissie en aan de provinciale Commissie zodra deze laatste zal geïnstalleerd zijn.

Deze consultaties zullen geleid worden door de Heer Vice-Gouverneur. Ze zullen het mogelijk maken om alle nuttige adviezen te verzamelen voor de aanpassing van het plan vooraleer het openbaar onderzoek wordt ingezet.

27. *Nivelles.*

De opties werden ter raadpleging voorgelegd.

Het voorontwerp werd door het bestuur niet aanvaard gezien de voorbijgestreefde inhoud. Het plan werd inderdaad opgesteld vóór de oprichting van de Dienst. Het beantwoordde daarenboven niet aan de gegeven richtlijnen voor wat betreft de bouwkvota's.

Het wordt voor het ogenblik opnieuw gemaakt en zal ter raadpleging voorgelegd worden in de laatste trimester 1970.

De adviescommissie werd laattijdig samengesteld en werkt nog niet.

28. *Wavre-Jodoigne-Perwez.*

De opties werden ter raadpleging voorgelegd.

De minuit van het voorontwerp is op het hoofdbestuur en de provinciale directie; men is aan het drukken.

23. *Louvain.*

Le plan du secteur de Louvain a été discuté le trimestre dernier au sein du comité d'avis. Toutes les remarques de principe formulées par les administrations communales ont été examinées au cours de 5 réunions. On élabore actuellement un texte d'avis d'une allure synthétique. Les consultations ont commencé le lundi 20 avril. Chaque commune aura l'occasion de présenter, verbalement et en s'aidant de documents cartographiques, les remarques qu'elle juge utile de formuler. Le résultat de ces consultations, transcrit sur cartes, fera l'objet d'un projet de plan définitif.

24. *Tirlemont-Landen.*

Toutes les remarques des communes sont entrées depuis deux mois déjà. Ici également, les remarques de principe ont été discutées au sein du comité d'avis. Le texte définitif de l'avis a été discuté le mercredi 8 avril. Les consultations des communes seront programmées en accord avec l'auteur du projet. Elles auront lieu vraisemblablement à la fin du mois de mai et au début du mois de juin.

25. *Hal-Vilvorde-Asse.*

Toutes les remarques communales sont entrées. La réunion d'installation du comité d'avis s'est tenue le mardi 17 février. Depuis, les remarques de principe ont été discutées au cours de deux réunions. Au cours de la prochaine réunion sera discuté le texte du projet de synthèse. Il entre dans les intentions de faire débiter les consultations communales encore avant le mois de juillet.

26. *Bruxelles-Capitale.*

Le plan de secteur de Bruxelles comprend uniquement l'agglomération bruxelloise (19 communes).

Jusqu'à présent, les autres agglomérations du pays ne sont pas étudiées séparément mais dans les plans de secteur.

On comprend donc que ce plan est plus détaillé que les autres plans de secteur et qu'il se situe au niveau d'un plan directeur et même pour certaines matières au niveau d'un plan général.

L'auteur de projet avait déposé un avant-projet en date du 15 mars 1966 sur base des documents et renseignements qu'il avait pu recueillir à l'époque.

Les difficultés rencontrées en ce qui concerne la certitude définitive des tracés et de l'ampleur des nombreuses infrastructures et travaux prévus qui conditionnent l'aménagement du territoire de la capitale ont conduit l'Administration à faire remettre ce plan sur le métier et à intervenir plus directement dans son élaboration.

En dehors des trente consultations prévues au contrat, l'administration a dû organiser environ 200 réunions avec les diverses administrations ayant la responsabilité des diverses infrastructures.

Tous les problèmes de coordination ne sont pas résolus car des modifications sont apportées régulièrement. Néanmoins, il a été décidé de dresser la minute provisoire au 31 mars 1970.

Vu l'importance de ce plan de secteur cette minute me sera soumise avant l'élaboration des clichés en vue de l'impression.

De même que pour les autres plans de secteur, il sera procédé à une large consultation des autorités et instances publiques et privées intéressées et tout spécialement des conseils communaux.

Il est bien certain que cet avant-projet sera soumis à la Commission d'Agglomération et à la Commission provinciale dès qu'elle sera installée.

Cette consultation sera menée par M. le Vice-Gouverneur et permettra de recueillir tous avis utiles avant l'adoption du projet à soumettre ensuite à l'enquête publique.

27. *Nivelles.*

Les options ont été soumises à consultation.

L'avant-projet n'a pas été accepté par l'Administration du fait de l'orientation ancienne; ce plan avait été entrepris avant l'installation du Service. Il ne respectait pas les instructions données en ce qui concerne les quotas de zones de bâtisse.

Il est actuellement remis sur le métier et sera soumis à consultation au cours du dernier trimestre de 1970.

Le Comité d'avis a été désigné tardivement mais n'a pas encore fonctionné.

28. *Wavre-Jodoigne-Perwez.*

Les options ont été soumises à consultation.

La minute de l'avant-projet est à l'Administration centrale et à la Direction provinciale; l'impression est en cours.

De raadplegingen zijn voorzien voor augustus 1970.
De adviescommissie werd samengesteld na de raadpleging van de opties. Ze zal beginnen werken bij de tweede raadplegingen.

29. *Mouscron-Comines.*

De opties werden ter raadpleging voorgelegd.
Het voorontwerp is gedrukt en aan de gemeenten toegezonden. De opmerkingen van de gemeenten werden bestudeerd en de raadplegingen begonnen in mei.

Na de opties werd een adviescommissie opgericht. Ter gelegenheid van de tweede raadpleging zal ze werken.

30. *Tournai-Leuze-Peruwelz.*

De opties werden ter raadpleging voorgelegd.
Het voorontwerp is gedrukt en uitgedeeld aan de gemeenten. De opmerkingen van de gemeenten werden bestudeerd en de raadplegingen begonnen in mei.

De adviescommissie werd opgericht na de opties; zij zal werken ter gelegenheid van de tweede raadpleging.

31. *Ath-Lessines-Enghien.*

De opties werden ter raadpleging voorgelegd.
Het voorontwerp werd gedrukt en uitgedeeld.
De tweede raadplegingen zijn bijna gedaan. De adviescommissie werd opgericht na de opties, zij kende het voorontwerp en wacht de raadplegingen af om ernstig te beginnen werken (werkvergaderingen en raadplegingen van overheidsinstanties samen met de sociaal-economische sector).

32. *Mons-Borinage.*

De opties werden ter raadpleging voorgelegd.
Het voorontwerp werd gedrukt en uitgedeeld.
De tweede raadplegingen worden beëindigd. De adviescommissie, welke ingesteld werd na de opties, is op de hoogte van het voorontwerp en wacht het einde van de gemeentelijke raadplegingen af vooraleer ernstig te werken (werkvergaderingen en raadpleging van de overheids- en sociale-economische sector).

33. *La Louvière-Soignes.*

De opties werden ter raadpleging voorgelegd.
Het voorontwerp werd gedrukt en aan de gemeenten overgemaakt. De opmerkingen van de gemeenten werden bestudeerd en de raadplegingen begonnen in mei.
De adviescommissie werd na de opties opgericht. Ter gelegenheid van de tweede raadpleging zal die werken.

34. *Charleroi.*

De opties werden ter raadpleging voorgelegd.
Het voorontwerp werd gedrukt en uitgedeeld aan de gemeenten. De opmerkingen werden bestudeerd en de raadplegingen begonnen in mei.

De adviescommissie werd opgericht na de opties; bij de tweede raadpleging zal die werken.

35. *Thuin-Chimay.*

De opties werden ter raadpleging voorgelegd.
Het voorontwerp is gedrukt en uitgedeeld aan de gemeenten. De opmerkingen van de gemeenten werden bestudeerd en de raadplegingen begonnen in mei.
De adviescommissie werd opgericht na de opties; bij de tweede raadpleging zal die werken.

36. *Namur.*

De opties werden ter raadpleging voorgelegd.
De minuut van het ontwerpplan werd neergelegd in november 1970. De adviescommissie bestaat en werkt.

37. *Philippeville-Couvin.*

De minuut van het ontwerpplan is op het hoofdbestuur en op de provinciale directie. Er werd besloten om te drukken.

De adviescommissie bestaat en werkt.
De tweede raadplegingen zijn voorzien voor september 1970.

38. *Dinant-Ciney-Rochefort.*

De opties werden ter raadpleging voorgelegd.
Het voorontwerp werd gedrukt en uitgedeeld.
De tweede raadplegingen zijn beëindigd.
De adviescommissie werd opgericht en werkt.

Les consultations sont prévues en août 1970.
Le Comité d'avis désigné après consultation des options fonctionnera lors des secondes consultations.

29. *Mouscron-Comines.*

Les options ont été soumises à consultations.
L'avant-projet est imprimé et distribué aux communes, les remarques des communes ont été étudiées et les consultations commenceront en mai.

Le Comité d'avis a été installé après les options, il fonctionnera à l'occasion de ces secondes consultations.

30. *Tournai-Leuze-Peruwelz.*

Les options ont été soumises à consultation.
L'avant-projet est imprimé et distribué aux communes, les remarques des communes ont été étudiées et les consultations commenceront en mai.

Le Comité d'avis a été installé après les options, il fonctionnera à l'occasion de ces secondes consultations.

31. *Ath-Lessines-Enghien.*

Les options ont été soumises à consultations.
L'avant-projet a été imprimé et distribué.
Les secondes consultations se terminent. Le Comité d'avis désigné après les options connaît l'avant-projet et attend la fin des consultations communales pour travailler valablement (réunions de travail et consultation des instances publiques et économique-sociales).

32. *Mons-Borinage.*

Les options ont été soumises à consultations.
L'avant-projet a été imprimé et distribué.
Les secondes consultations se terminent. Le Comité d'avis désigné après les options connaît l'avant-projet et attend la fin des consultations communales pour travailler valablement (réunions de travail et consultation des instances publiques et économique-sociales).

33. *La Louvière-Soignes.*

Les options ont été soumises à consultations.
L'avant-projet est imprimé et distribué aux communes, les remarques des communes ont été étudiées et les consultations commenceront en mai.

Le Comité d'avis a été installé après les options, il fonctionnera à l'occasion de ces secondes consultations.

34. *Charleroi.*

Les options ont été soumises à consultations.
L'avant-projet est imprimé et distribué aux communes, les remarques des communes ont été étudiées et les consultations commenceront en mai.
Le Comité d'avis a été installé après les options, il fonctionnera à l'occasion de ces secondes consultations.

35. *Thuin-Chimay.*

Les options ont été soumises à consultations.
L'avant-projet est imprimé et distribué aux communes, les remarques des communes ont été étudiées et les consultations commenceront en mai.
Le Comité d'avis a été installé après les options, il fonctionnera à l'occasion de ces secondes consultations.

36. *Namur.*

Les options ont été soumises à consultations.
La minute de l'avant-projet sera déposée en novembre 1970.
Le Comité d'avis existe et fonctionne.

37. *Philippeville-Couvin.*

Les options ont été soumises à consultations. La minute de l'avant-projet est à l'Administration centrale et à la Direction provinciale: l'impression est décidée.
Le Comité d'avis existe et fonctionne.
Les secondes consultations sont prévues pour septembre 1970.

38. *Dinant-Ciney-Rochefort.*

Les options ont été soumises à consultations.
L'avant-projet est imprimé et distribué.
Les secondes consultations se terminent.
Le Comité d'avis a été installé et fonctionne.

39. *Beauraing-Gedinne.*

De opties werden ter raadpleging voorgelegd.
Er werd besloten om te drukken.
De adviescommissie werd opgericht en werkt.

40. *Huy-Waremme.*

De opties werden ter raadpleging voorgelegd; dit gebeurde rechtstreeks door het Bestuur daar er enkele moeilijkheden waren.
Het voorontwerp werd gedrukt en uitgedeeld.
De tweede raadplegingen zijn ongeveer af.
De adviescommissie werd nog niet aangeduid niettegenstaande verschillende brieven en bezoeken.
De heer Gouverneur stelt de vraag of deze nuttig is gezien de verschillende regionale en provinciale commissies die binnenkort opgericht worden.

41. *Liège.*

De opties werden ter raadpleging voorgelegd; dit gebeurde echter rechtstreeks door het Bestuur daar er enkele moeilijkheden waren.
Het voorontwerp is gedrukt en uitgedeeld.
De tweede raadplegingen zijn bijna af.
De adviescommissie werd nog niet aangeduid niettegenstaande verschillende brieven en bezoeken.
De heer Gouverneur stelt de vraag of deze nuttig is gezien de verschillende regionale en provinciale commissies die binnenkort opgericht worden.

42. *Verviers-Eupen.*

De opties werden ter raadpleging voorgelegd; dit gedurende rechtstreeks door het bestuur daar er enkele moeilijkheden waren.
Het voorontwerp werd gedrukt en uitgedeeld.
De tweede raadplegingen zijn bijna af.
De adviescommissie werd nog niet aangeduid niettegenstaande verschillende bezoeken en brieven.
De heer Gouverneur stelt de vraag of deze nuttig is gezien de verschillende regionale en provinciale commissies die binnenkort opgericht worden.

43. *Stavelot.*

De opties werden ter raadpleging voorgelegd.
Het voorontwerp is in druk.
De adviescommissie werd nog niet aangeduid niettegenstaande verschillende bezoeken en brieven.
De heer Gouverneur stelt de vraag of deze nuttig is gezien de verschillende regionale en provinciale commissies die binnenkort opgericht worden.

44. *Malmedy-St.-Vith.*

De opties werden ter raadpleging voorgelegd.
De minute van het voorontwerp werd op het hoofdbestuur in de provinciale directie voorgelegd. Dit wordt voor het ogenblik bestudeerd.
De adviescommissie is nog niet aangeduid niettegenstaande verschillende bezoeken en brieven.
De heer Gouverneur stelt de vraag of deze nuttig is gezien de verschillende regionale en provinciale commissies die binnenkort opgericht worden.

44bis. *Hautes-Fagnes-Eifel.*

De opties werden ter raadpleging voorgelegd.
Het voorontwerp werd gedrukt en uitgedeeld; de tweede raadplegingen zijn bezig.
De adviescommissie is nog niet aangeduid niettegenstaande verschillende brieven en bezoeken.
De heer Gouverneur stelt de vraag of deze nuttig is gezien de verschillende regionale en provinciale commissies die binnenkort opgericht worden.

45. *Marche-Laroche.*

De opties werden ter raadpleging voorgelegd.
Er werd besloten tot het drukken van het voorontwerp.
De adviescommissie bestaat en werkt.

46. *Bastogne.*

De opties werden ter raadpleging voorgelegd.
Er werd besloten tot het drukken van het voorontwerp.
De adviescommissie bestaat en werkt.

47. *Bertrix-Libramont-Neufchâteau.*

De opties werden ter raadpleging voorgelegd.
Er werd besloten tot het drukken van het voorontwerp.
De adviescommissie bestaat en werkt.

39. *Beauraing-Gedinne.*

Les options ont été soumises à consultations.
L'impression de l'avant-projet est décidée.
Le Comité d'avis a été installé et fonctionne.

40. *Huy-Waremme.*

Les options ont été soumises à consultations mais directement par l'administration vu certaines difficultés.
L'avant-projet est imprimé et distribué.
Les secondes consultations se terminent.
Le Comité d'avis n'est toujours pas désigné malgré de nombreux rappels et visites.
M. le Gouverneur se pose la question de son utilité vu les désignations imminentes des Commissions régionales et provinciales.

41. *Liège.*

Les options ont été soumises à consultations mais directement par l'administration vu certaines difficultés.
L'avant-projet est imprimé et distribué.
Les secondes consultations se terminent.
Le Comité d'avis n'est toujours pas désigné malgré de nombreux rappels et visites.
M. le Gouverneur se pose la question de son utilité vu les désignations imminentes des Commissions régionales et provinciales.

42. *Verviers-Eupen.*

Les options ont été soumises à consultations mais directement par l'administration vu certaines difficultés.
L'avant-projet est imprimé et distribué.
Les secondes consultations se terminent.
Le Comité d'avis n'est toujours pas désigné malgré de nombreux rappels et visites.
M. le Gouverneur se pose la question de son utilité vu les désignations imminentes des Commissions régionales et provinciales.

43. *Stavelot.*

Les options ont été soumises à consultations.
L'avant-projet est imprimé et distribué.
Quant au Comité d'avis, il n'est toujours pas désigné malgré de nombreux rappels et visites.
M. le Gouverneur se pose la question de son utilité vu les désignations imminentes des Commissions régionales et provinciales.

44. *Malmédy-Saint-Vith.*

Les options ont été soumises à consultations.
La minute de l'avant-projet a été déposée à l'Administration centrale et à la Direction provinciale. Elle est à l'étude.
Le Comité d'avis n'est toujours pas désigné malgré de nombreux rappels et visites.
M. le Gouverneur se pose la question de son utilité vu les désignations imminentes des Commissions régionales et provinciales.

44bis. *Hautes-Fagnes-Eifel.*

Les options ont été soumises à consultations.
L'avant-projet est imprimé et distribué; les secondes consultations sont en cours.
Le Comité d'avis n'est toujours pas désigné malgré de nombreux rappels et visites.
M. le Gouverneur se pose la question de son utilité vu les désignations imminentes des Commissions régionales et provinciales.

45. *Marche-Laroche.*

Les options ont été soumises à consultations.
L'impression de l'avant-projet est décidée.
Le Comité d'avis existe et fonctionne.

46. *Bastogne.*

Les options ont été soumises à consultations.
L'impression de l'avant-projet est décidée.
Le Comité d'avis existe et fonctionne.

47. *Bertrix-Libramont-Neufchâteau.*

Les options ont été soumises à consultations.
L'impression de l'avant-projet est décidée.
Le Comité d'avis existe et fonctionne.

48. *Sud Luxembourg (Arlon-Virton).*

Gans de procedure is beëindigd.
De besluiten van de tweede raadpleging zullen binnenkort aan de adviescommissie voorgelegd worden en vervolgens aan de heer minister om tot het openbaar onderzoek te kunnen overgaan.

48. *Sud Luxembourg (Arlon-Virton).*

Toute la procédure est terminée.
Les conclusions des secondes consultations seront présentées à brève échéance au Comité d'avis et le dossier sera soumis ensuite à M. le Ministre pour décider de l'enquête publique.

Stand der gewestplannen op 1 april 1970.

Situation des plans de secteur au 1^{er} avril 1970.

Gewest Secteur	Inlevering ontwerp Présentation projet	Datum van aanvaarding Date d'acceptation	Levering cliches Livraison clichés	Begin 2 ^e raad- pleging (verzending documenten Début de la 2 ^e consultation (envoi des docu- ments)	Opmerkingen Observations
1. Veurne-Westkust. — Furnes-West- kust	22-3-1968	6-2-1969	6-4-1969	21-8-1969	
2. Oostende-Middenkust. — Ostende- Middenkust	22-3-1968	6-2-1969	6-4-1969	21-8-1969	
3. Brugge-Oostkust. — Bruges-Oostkust	22-3-1968	15-5-1969	15-6-1969	21-10-1969	
4. Diksmuide-Torhout. — Dixmude- Torhout	19-4-1968	8-4-1970	8-6-1970	8-10-1970	Laatste besprekingen met ontwerper. — Derniers pourparlers avec l'auteur du projet.
5. Ieper-Poperinge. — Ypres-Poperin- ghe	20-6-1968	3-7-1969	14-7-1969	12-8-1970	
6. Roeselare-Tielt. — Roulers-Tielt ...	25-11-1968	16-12-1969	6-2-1970	juli/juillet 1970	
7. Kortrijk. — Courtrai	25-11-1968	23-10-1969	23-12-1969	mei/mai 1970	
8. Gentse kanaalzone. — Zone du canal de Gand	22-2-1968				Ontwerp wordt herwerkt. — Le projet est retravaillé.
9. Eeklo-Aalter. — Eklo-Aalter	19-4-1969	11-2-1970	11-4-1970	augustus/août 1970	
10. Dendermonde. — Termonde	29-5-1968	6-2-1969	6-4-1969	19-2-1970	
11. Oudenaarde. — Audenarde	20-3-1968	30-5-1969	14-7-1969	26-1-1969	
13. St.-Niklaas. — St.-Nicolas	11-6-1968	8-4-1970	8-6-1970	8-10-1970	Aangepaste minutedaart wordt inge- wacht. — La carte-minute adaptée n'a pas encore été fournie.
14. Antwerpen. — Anvers	25-1-1969	16-9-1969			Opmerkingen vanwege de studiegroep — Observations faites par le groupe d'étude.
15. Mechelen. — Malines	29-11-1968	4-8-1969	4-10-1969	8-12-1969	
16. Turnhout. — Turnhout	11-10-1968	8-4-1970	8-6-1970	8-10-1970	Ontwerp wordt herwerkt. — Le projet est retravaillé.
17. Herentals-Mol. — Herentals-Mol ...	22-9-1968	8-4-1970	8-6-1970	8-10-1970	Kleine aanpassingen inzake presentatie dienen nog te gebeuren door de ont- werper. — La présentation doit encore faire l'objet d'adaptations mineures par l'auteur du projet.
18. Neerpelt-Bree. — Neerpelt-Bree ...	11-10-1968				Ontwerpplan wordt herwerkt door ont- werper. — L'avant-projet est retra- vaillé par l'auteur du projet.
19. Hasselt-Genk. — Hasselt-Genk	22-8-1968				Ontwerpplan wordt herwerkt door ont- werper. — L'avant-projet est retra- vaillé par l'auteur du projet.
20. Limburgse Maaskant	20-9-1968				Ontwerpplan wordt herwerkt door ont- werper. — L'avant-projet est retra- vaillé par l'auteur du projet.
21. St.-Truiden-Tongeren. — St.-Trond- Tongres	25-5-1969				Bespreking met de ontwerper. — Pour- parlers avec l'auteur du projet.
22. Aarschot-Diest. — Aarschot-Diest ...	19-4-1969	16-12-1969	16-12-1969	juli/juillet 1970	
23. Leuven. — Louvain	28-2-1968	6-2-1969	6-4-1969	3-11-1969	
24. Tienen-Landen. — Tielemont-Landen	26-1-1968	6-2-1969	6-4-1969	3-11-1969	
25. Halle-Vilvoorde. — Hal-Vilvorde ...	20-5-1968	30-5-1969	30-7-1969	19-12-1969	

Toestand van de gewestplannen op 1 april 1970.

| Situation des plans de secteur au 1^{er} avril 1970.

Gewesten Secteurs	Inlevering voor-ontwerp Présentation avant-projet	Datum van aanvaarding of ramingen Date d'acceptation ou prévisions	Drukken van orderdatum Impression date de commande	Begin 2 ^e raadpleging Début des secondes consultations
26. Brussel. — Bruxelles				
27. Nijvel. — Nivelles	30-4-1968		1-9-1970	november/novembre 1970
28. Waver-Geldenaken. — Wavre-Jodoigne ...	31-12-1969	31-12-1969	1-5-1970	juli/juillet 1970
29. Moeskroen-Komen. — Mouscron-Comines ...	31-1-1968	28-2-1968	mei/mai 1969	juni/juin 1969
30. Doornik-Leuze-Peruwelz. — Tournai-Leuze Peruwelz	30-4-1968	20-6-1968	mei/mai 1969	juni/juin 1969
31. Aat-Lessen-Edingen. — Ath-Lessines-En- ghien	31-1-1968	28-2-1968	augustus/août 1969	oktober/octobre 1969
32. Bergen-Borinage. — Mons-Borinage	30-4-1968	30-6-1968	mei/mai 1969	juni/juin 1969
33. La Louvière-Soignies. — La Louvière-Zinnik	30-4-1968	30-6-1968	mei/mai 1969	juni/juin 1969
34. Charleroi	15-4-1968	1-6-1968	augustus/août 1969	september/septembre 1969
35. Thuin-Chimay	1-5-1968	30-5-1968	maart/mars 1969	april/avril 1969
36. Namen. — Namur	15-11-1970		1-2-1971	maart/mars 1971
37. Philippeville-Couvin	19-9-1969	22-12-1969	1-3-1970	april/avril 1970
38. Dinant-Ciney-Rochefort	16-9-1968	23-12-1968	13-5-1969	oktober/octobre 1969
39. Beauraing-Gedinne	10-2-1969	21-1-1970	15-2-1970	juli/juillet 1970
40. Hoei-Borgworm. — Huy-Warenume	30-3-1969	18-6-1969	6-11-1969	29 januari 1970/29 janvier 1970
41. Lulk. — Liège	28-2-1969	17-5-1969	30-6-1969	22 december 1969/ 22 décembre 1969
42. Verviers-Eupen	30-11-1968	31-12-1968	6-6-1969	24 september 1969/ 24 septembre 1969
43. Stavelot	15-10-1969	30-10-1969		september/septembre 1969
44. Malmédy-St.-Vith	22-1-1970			oktober/octobre 1970
44bis. Hautes-Fagnes-Elifel	27-12-1968	21-1-1969	10-11-1969	23 januari 1970/23 janvier 1970
45. Marche-Laroche	26-12-1969	12-1-1970	15-2-1970	
46. Bastenaken. — Bastogne	26-12-1969	12-1-1970	15-2-1970	augustus/août 1970
47. Bertrix-Libramont-Neufchâteau	31-1-1970	10-2-1970	1-3-1970	september/septembre 1970
48. Zuid-Luxemburg. — Sud-Luxembourg	27-9-1968	27-2-1969	2-6-1969	september/septembre 1969

BIJLAGE V.

ANNEXE V.

Verkevelingsvergunningen (van 1962 tot 1969).

Permis de lotir (de 1962 à 1969).

Provincies	Totaal Total		Vergunningen Permis		Weigeringen Refus		Provinces
	Absolute cijfers Chiffres absolus	%	Absolute cijfers Chiffres absolus	%	Absolute cijfers Chiffres absolus	%	
West-Vlaanderen	11 307	14	6 695	12	4 612	20	Flandre occidentale.
Oost-Vlaanderen	18 558	23	12 997	23	5 561	24	Flandre orientale.
Antwerpen	13 818	17	9 455	16	4 363	19	Anvers.
Limburg	9 510	12	7 537	13	1 973	8	Limbourg.
Sub-Totaal	53 193	66	36 684	64	16 509	71	Sous-total.
Henegouwen	3 812	5	2 874	5	938	4	Hainaut.
Namen	1 855	2	1 414	3	441	2	Namur.
Luik	3 948	5	3 354	6	594	3	Liège.
Luxemburg	762	1	663	1	99	0	Luxembourg.
Sub-Totaal	10 377	13	8 305	15	2 072	9	Sous-total.
Brabant	16 801	21	12 215	21	4 586	20	Brabant.
Het Rijk	80 371	100	57 204	100	23 167	100	Royaume.