

Chambre des Représentants

SESSION EXTRAORDINAIRE 1961.

6 JUILLET 1961.

BUDGET

du Ministère des Travaux Publics
et de la Reconstruction pour l'exercice 1961.

RAPPORT

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

MESDAMES, MESSIEURS,

A. — EXPOSE DU MINISTRE.

Au seuil de la discussion du budget des Travaux Publics et de la Reconstruction pour l'exercice 1961, votre Commission a entendu un exposé de M. le Ministre sur divers aspects de ce projet.

Le Ministre a déclaré tout d'abord que le budget qu'il présente à la Commission est l'œuvre de son prédécesseur.

Il estime qu'il n'était pas opportun, après quatre mois d'exécution, d'apporter des changements importants à ce budget.

Les quelques amendements qu'il a présentés aux crédits extraordinaires et qui ont été acceptés par la Commission du Sénat, ne concernent que des modifications intérieures, à l'exception toutefois de l'ajustement du crédit du Fonds des Routes pour lequel un crédit supplémentaire de 200 millions de francs est sollicité.

La raison principale du maintien du budget de son prédécesseur réside dans le fait qu'une partie très impor-

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Martel.

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

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

Voir :

4-XVII (S. E. 1961) :

- N° 1 : Budget transmis par le Sénat.
- N° 2 : Amendement.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1961.

6 JULI 1961.

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken
en Wederopbouw voor het dienstjaar 1961.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
OPENBARE WERKEN (1), UITGEBRACHT
DOOR DE HEER PEETERS Justin.

DAMES EN HEREN,

A. — UITEENZETTING VAN DE HEER MINISTER.

Alvorens de bespreking van de begroting van Openbare Werken en Wederopbouw voor het dienstjaar 1961 aan te vatten, hoorde uwe Commissie een uiteenzetting van de heer Minister over verschillende aspecten van deze begroting.

De Minister wees er vooreerst op dat de begroting die hij voorlegt het werk is van zijn voorganger.

Aangezien zij reeds gedurende vier maanden in uitvoering was, achtte hij het niet gewenst belangrijke wijzigingen in deze begroting aan te brengen.

De enkele amendementen welke hij voor de buitengewone kredieten voorstelde, en die door de Senaatscommissie werden aangenomen, betreffen enkel wijzigingen van interne aard, behalve dan de aanpassing van het krediet van het Wegenfonds waarvoor een bijkrediet van 200 miljoen frank wordt gevraagd.

De voornaamste reden voor het behoud van de begroting van zijn voorganger berust op het feit dat het groot-

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Martel.

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

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

Zie :

4-XVII (B. Z. 1961) :

- N° 1 : Begroting door de Senaat overgezonden.
- N° 2 : Amendementen.

G. — 174.

tante de ce budget avait déjà été engagée à son arrivée au département.

En effet, comme vous pouvez le constater dans le tableau qui vous est communiqué ci-après, près de 50 % des possibilités budgétaires avaient déjà été affectées. Il serait donc malaisé de modifier ce budget. De plus, il faut achever ce qui a été commencé et une continuité dans l'exécution des travaux est souhaitée par le Ministre.

La situation des crédits au 30 avril 1961 se présente comme suit :

Investissements 1961.
(en milliers de francs)

	Prévu au budget 1961	Report 1960-1961	Total possibilités 1961	Total engagements définitifs et provisoires au 30-4-61	
	Voorzien op begroting 1961	Overdracht 1960-1961	Totale mogelijkheden voor 1961	Totaal der definitieve en voorlopige vastleggingen op 30-4-61	
Routes	2.810.000	59.205	2.869.205	1.791.930	Wegen.
Voies hydrauliques	2.915.000	1.976.875	4.891.875	2.936.030	Waterwegen.
Bâtiments	1.315.000	570.014	1.885.014	311.641	Gebouwen.
Urbanisme (y compris CCB)	1.482.900	189.893	1.672.793	742.366	Stedebouw (gemeentekrediet inbegrepen).
Fonds Scolaires	1.700.000	883.647	2.583.647	928.312	Scholenfonds.
Fonds Scolaires Prov. et Com.	600.000	119.189	719.189	138.666	Gemeent. en provinciaal scholenfonds.
Reconstruction... ..	8.500	19.333	27.833	7.061	Wederopbouw.
Divers	6.000	—	6.000	594	Diversen.
Total généra.	10.837.400	3.818.156	14.655.556	6.856.600	Algemeen totaal.

Le programme des travaux tel qu'il figure au projet de budget ne pourra être exécuté tel que prévu.

Le Ministre est certain de pouvoir engager les crédits, mis à sa disposition, mais il ne lui sera pas possible de réaliser les programmes repris au budget de 1961 établi par son prédécesseur.

En effet, d'autres travaux ayant figuré à des programmes antérieurs et pour lesquels le crédit n'a pas été reporté sont dès à présent engagés.

Ainsi, en ce qui concerne le Fonds des Routes, le Ministre a constaté, lors de son arrivée au Département, que des travaux pour un montant de 700 millions de francs avaient été engagés pour les autoroutes dont 50 millions de francs seulement pour des travaux figurant au programme de 1961.

TRAVAUX SUBSIDIES.

Le prédécesseur du Ministre avec la collaboration des gouvernements provinciaux, a fait établir le programme des travaux à subsidier pendant les années 1961, 1962 et 1963.

ste gedeelte van deze begroting reeds werd vastgesteld bij zijn ambstaanzaarving.

Zoals uit bijgaande tabel blijkt werden haast 50 % der begrotingsmogelijkheden aangesproken. Het ware derhalve lastig deze begroting nog te wijzigen. Bovendien dienen de begonnen werken beëindigd en wenst de Minister continuïteit in de uitvoering der werken.

De toestand der kredieten op 30 april 1961 gaf het volgende te zien :

Investerings 1961.
(in duizenden frank)

	Prévu au budget 1961	Report 1960-1961	Total possibilités 1961	Total engagements définitifs et provisoires au 30-4-61	
	Voorzien op begroting 1961	Overdracht 1960-1961	Totale mogelijkheden voor 1961	Totaal der definitieve en voorlopige vastleggingen op 30-4-61	
Routes	2.810.000	59.205	2.869.205	1.791.930	Wegen.
Voies hydrauliques	2.915.000	1.976.875	4.891.875	2.936.030	Waterwegen.
Bâtiments	1.315.000	570.014	1.885.014	311.641	Gebouwen.
Urbanisme (y compris CCB)	1.482.900	189.893	1.672.793	742.366	Stedebouw (gemeentekrediet inbegrepen).
Fonds Scolaires	1.700.000	883.647	2.583.647	928.312	Scholenfonds.
Fonds Scolaires Prov. et Com.	600.000	119.189	719.189	138.666	Gemeent. en provinciaal scholenfonds.
Reconstruction... ..	8.500	19.333	27.833	7.061	Wederopbouw.
Divers	6.000	—	6.000	594	Diversen.
Total généra.	10.837.400	3.818.156	14.655.556	6.856.600	Algemeen totaal.

Het programma der werken, zoals het voorkomt in het ontwerp van begroting, zal niet kunnen uitgevoerd worden zoals voorzien.

De Minister is er zeker van de ter zijner beschikking gestelde kredieten te kunnen vastleggen, maar het zal hem onmogelijk zijn de programma's te verwezenlijken die voortkomen op de begroting voor 1961, opgemaakt door zijn voorganger.

Andere werken immers, die op vroegere programma's voorkwamen en waarvoor de kredieten niet overgedragen werden, zijn thans vastgelegd.

Zo heeft de Minister bij zijn ambstaanzaarving vastgesteld dat, wat het Wegenfonds betreft, voor een bedrag van 700 miljoen frank werken voor autosnelwegen waren vastgelegd waarvan slechts 50 miljoen voor werken die op het programma van 1961 voorkomen.

GESUBSIDIEERDE WERKEN.

De voorganger van de Minister heeft in samenwerking met de provinciale Besturen het programma van de te subsidiëren werken laten opmaken voor de jaren 1961, 1962 en 1963.

Il est apparu, pour 1961 notamment, que ce plan triennal n'était pas respecté. C'est une situation compréhensible; il faut, en effet, faire face à des promesses de principe qui ont été données précédemment.

Fin avril 1961, 37 % des crédits alloués à ce moment concernaient des travaux du plan triennal, tandis que 63 % lui étaient étrangers.

Il était donc impossible de respecter ce plan et une autre méthode s'imposait.

Jusqu'à ce jour, le Ministre a toujours accordé la promesse ferme de subsides pour les travaux bénéficiant déjà d'une promesse de principe.

Il établira pour 1962 d'autres critères dans l'octroi des promesses de principe.

Il existe encore un autre problème important en ce qui concerne les subsides pour travaux exécutés avant 1959. En effet, 2.500 dossiers représentant environ 350 millions de subsides, sont encore en instance. Le Ministre recherche les moyens de liquider cet arriéré au plus tôt.

GRANDS PROBLEMES.

1. Loi sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire.

Le projet de loi sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire a été voté par le Sénat, à l'unanimité moins une voix. La Chambre, où de nombreux amendements avaient été déposés, en avait entamé la discussion avant la dissolution.

Ce projet sera soumis à nouveau aux membres de la Chambre des Représentants avant la fin de l'année. Si le projet était amendé, il devrait alors être renvoyé au Sénat, ce qui donnerait certainement lieu à des difficultés.

Sans doute, le projet n'est pas parfait, mais le Ministre est convaincu qu'il faut donner au pays, sans plus tarder, une loi même imparfaite qui pourra d'ailleurs être modifiée ultérieurement afin de mettre un terme à la situation malsaine actuelle.

2. Projet de loi sur les investissements des travaux publics (Plan de 15 ans).

Ce projet est devenu caduc par suite de la dissolution du Parlement. Il en est de même du Fonds Autonome de Financement.

Ces deux projets doivent être remaniés et liés l'un à l'autre.

Le Ministre se rallie sans restriction aux principes de la programmation qu'il estime indispensable et nécessaire.

Il pense cependant que le programme des investissements publics ne peut être établi qu'en fonction de la politique économique du Gouvernement car l'infrastructure publique doit servir de base et de support à l'expansion économique générale et régionale.

Il lui paraît d'autre part difficile de fixer avec précision pour un terme très long l'ordre des travaux à exécuter.

Il importe surtout, dit-il, de fixer le programme financier des investissements pour les 15 ou 20 années à venir d'une manière telle que le rythme des travaux structurels indispensables échappe aux fluctuations de la conjoncture étant entendu qu'une masse de travaux conjoncturels doit être tenue prête en réserve pour les périodes de dépression.

Voor 1961 is echter gebleken dat dit driejarenplan niet werd nageleefd. Deze toestand is verklaarbaar: er diende immers rekening te worden gehouden met de reeds vroeger gedane principiële beloften.

Einde april 1961 betrof 37 % der toen toegekende kredieten werken van het driejarenplan, terwijl 63 % er niets mee te maken had.

Het was derhalve onmogelijk dit plan na te leven en een andere werkwijze drong zich op.

Tot op heden heeft de Minister steeds een vaste belofte van subsidie verleend aan die werken, welke reeds een beginselakkoord genoten.

Hij zal voor 1962 andere criteria vaststellen bij het verlenen van principiële beloften.

Er bestaat nog een ander gewichtig probleem in verband met de subsidies voor werken uitgevoerd vóór 1959. Er liggen inderdaad nog 2.500 dossiers ter behandeling, welke ongeveer 350 miljoen aan subsidies vertegenwoordigen. De Minister zoekt naar de oplossing om deze achterstand zo spoedig mogelijk in te halen.

GROTE PROBLEMEN.

1. De wet op de Stedebouw en de ruimtelijke ordening.

Het ontwerp van wet op de Stedebouw en de ruimtelijke ordening werd door de Senaat, eenparig op een stem na, goedgekeurd. De Kamer, waar verschillende amendementen werden ingediend, had de bespreking ervan aangevat voor de ontbinding.

Dit ontwerp zal opnieuw aan de leden der Kamer van Volksvertegenwoordigers worden voorgelegd voor het jaareinde. Indien het ontwerp geamendeerd wordt, dient het naar de Senaat teruggezonden, wat zeker aanleiding tot moeilijkheden zou geven.

Het ontwerp is zonder twijfel niet volmaakt maar de Minister is ervan overtuigd dat zonder dralen aan het land een wet dient gegeven, ze weze dan ook onvolmaakt en later voor verbeteringen vatbaar, om een einde te maken aan de huidige ongezonde toestand.

2. Ontwerp van wet betreffende de investeringen van openbare werken (15 jarenplan).

Ingevolge de Parlementsontbinding verviel dit ontwerp. Dit geldt ook voor het Autonoom Financieringsfonds.

Beide ontwerpen dienen herzien en onderling verbonden te worden.

De Minister gaat zonder voorbehoud akkoord met de beginselen van de programmatie die hij onontbeerlijk en noodzakelijk acht.

Hij meent echter dat het programma der openbare investeringen slechts kan opgemaakt worden in functie van de economische politiek der Regering, daar de openbare infrastructuur als basis en steun moet dienen voor de algemene en gewestelijke economische ontwikkeling.

Anderzijds lijkt het hem moeilijk de rangorde van de uit te voeren werken met juistheid vast te stellen voor een zeer lang tijdperkt.

Hij meent dat het belangrijker is het financieringsprogramma der investeringen voor de komende 15 of 20 jaar op zodanige wijze vast te stellen dat het tempo der onontbeerlijke structurele werken aan de conjunctuurschommelingen ontsnapt, met dien verstande dat een groep conjuncturele werken in petto gehouden wordt voor de depressieperiodes.

Il faut alors fixer le but à atteindre, les travaux qui finalement devront être réalisés à la fin de la période, mais ne fixer l'ordre des exécutions des priorités que pour une période de 4 ou 5 ans afin de conserver toute la souplesse nécessaire pour adapter le programme aux nécessités économiques.

D'autre part, le rythme des investissements étant fixé, il faut examiner les possibilités d'assurer la certitude du financement. A cet égard, le Fonds des Routes peut servir d'exemple.

Dès que le budget de 1962 sera déposé le Ministre entreprendra l'établissement du programme et fera connaître son point de vue pour fin 1961.

Le Ministre préconise à cet effet les lignes directrices suivantes :

- 1) la rentabilité des travaux : il faut achever ce qui est commencé;
- 2) le principe des « grands ensembles ». Il faut mettre fin au « saupoudrage » mais réaliser d'une manière continue les travaux décidés.

Voies hydrauliques.

Canal Nimy-Blaton-Péronnes :

Les derniers travaux importants du canal sont en cours.

Canal Bruxelles-Charleroi :

— Les adjudications pour la deuxième et dernière partie de l'embranchement principal du canal sont fixées au 11 août 1961.

— *Ronquières* : Le Ministre a signé le cahier des charges définitif pour l'équipement électromécanique. L'adjudication est fixée au 28 septembre.

Avant la fin de l'année, le génie civil sera également mis en adjudication.

Sambre :

La normalisation se poursuit.

Anvers :

Les travaux prévus par la loi décennale, sont en cours.

En dehors de cette loi se posent d'autres problèmes : en effet des travaux qui n'étaient pas prévus, sont devenus indispensables. Des demandes sont introduites pour l'installation de nouvelles industries. Des murs de quai doivent être construits.

La construction d'une septième darse est envisagée.

Port de Gand, Canal Gand-Terneuzen et Ecluse de Terneuzen :

Le timing prévu pour ce canal sera respecté. Les terrassements ont été mis en adjudication par l'Administration hollandaise pour l'Ecluse de Terneuzen et la construction de l'écluse proprement dite, sera probablement entamée vers fin 1961 - début 1962, c'est-à-dire au moment de l'achèvement des travaux de terrassement.

Vervolgens dient het te bereiken doel vastgesteld, alsmede de werken die uiteindelijk dienen verwezenlijkt op het einde der periode, maar de prioriteitsrangschikking der uitvoeringen dient slechts voor een periode van 4 of 5 jaar opgemaakt teneinde de nodige soepelheid te bewaren om het programma aan de economische noodwendigheden aan te passen.

Wanneer het tempo der investeringen vastgesteld is dient men anderzijds de mogelijkheden te onderzoeken over de zekerheid der financiering. Te dien opzichte dient het Wegenfonds als voorbeeld gesteld.

Zodra de begroting van 1962 zal neergelegd zijn, zal de Minister het programma opmaken en zijn standpunt voor einde 1961 kenbaar maken.

De Minister beveelt te dien einde de volgende richtlijnen :

- 1) de rentabiliteit der werken : wat aangevangen is moet voltooid worden;
- 2) het principie van de « samenhang » : Er moet een einde gemaakt worden aan de « versnippering » om zonder onderbreking de werken, waartoe besloten werd, te verwezenlijken.

Waterwegen.

Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes :

De laatste belangrijke werken zijn aan de gang

Kanaal Brussel-Charleroi :

— De aanbesteding voor het tweede en laatste gedeelte van de hoofdvertakking van het kanaal werd vastgesteld op 11 augustus 1961.

— *Ronquières* : De Minister heeft het definitief lastenboek voor de electro-mechanische uitrusting ondertekend. De aanbesteding werd op 28 september vastgesteld.

Vóór het einde van het jaar zullen de werken van burgerlijke bouwkunde eveneens worden aanbesteed.

Samber :

De normalisering gaat verder.

Antwerpen :

De in de tienjaren-wet vermelde werken zijn aan de gang.

Buiten deze wet stellen zich nog andere problemen : onvoorziene werken zijn inderdaad volstrekt noodzakelijk gebleken. Aanvragen voor de oprichting van nieuwe industrieën werden ingediend. Kaaimuren dienen gebouwd te worden.

De aanleg van een zevende havendok wordt in overweging genomen.

Haven van Gent, kanaal Gent-Terneuzen en Sluis van Terneuzen :

Het voor dit kanaal gestelde tijdschema zal worden nageleefd. De grondwerken werden door de Nederlandse administratie in aanbesteding gegeven voor de Sluis van Terneuzen en de bouwwerken van het sluis zelf zullen waarschijnlijk einde 1961 - begin 1962 aangevat worden, t.t.z op het ogenblik dat de grondwerken beëindigd zullen zijn.

Un premier crédit de l'ordre de 55 millions de francs est engagé par le département en vue de payer la partie des travaux qui sera à la charge de celui-ci.

Un problème se pose pour le tunnel à creuser sous le canal à Zelzaete. Si on construit le tunnel maintenant, le coût peut être estimé à 250 millions de francs. Si on construit le tunnel après les travaux du canal, la dépense sera beaucoup plus élevée. Il s'agit donc d'un problème d'économie.

Port de Zeebrugge :

Une nouvelle décision vient d'être prise, suite à un accord réalisé avec une firme étrangère importante, qui se propose de choisir Zeebrugge comme port d'attache. Un travail d'environ 50 millions de francs, que le département se proposait de réaliser en 1962, a été adjugé cette année.

Le Ministre signale qu'il a déposé au Sénat un amendement, tendant à prévoir pour les travaux de démergement un crédit supplémentaire de 30 millions de francs, qu'il utilisera pour la Haine et plus spécialement pour « La Trouille ».

Cette augmentation sera compensée par une diminution du crédit prévu en 1961 pour le canal Mons-Condé, pour lequel les travaux prévus ne seront en tous cas pas entamés en 1961.

Routes.

Dans le domaine des autoroutes, l'année 1961 est marquée par la volonté d'accélérer et d'achever la construction de l'autoroute Anvers-Liège-Aix-la-Chapelle. En 1962, la totalité des travaux sera mise en adjudication.

Une solution vient d'être trouvée pour que les travaux prévus pour Bruxelles - Wavre soient continués immédiatement, ces derniers étant arrêtés depuis onze mois, suite à un litige.

Les travaux prévus pour la route n° 4 seront également continués à un rythme accéléré.

Le Gouvernement précédent avait réservé une priorité pour la Route de la Wallonie. Le Ministre respectera cette priorité et mettra tout en œuvre pour réaliser cet ouvrage.

La construction de l'autoroute E 3 est également très importante.

Il convient de préciser sans équivoque, qu'il s'agit de l'autoroute Turnhout - Anvers - Lille.

La nécessité d'achever l'autoroute Anvers - Aix-la-Chapelle en 1961-1962 ainsi que la promesse d'entamer l'autoroute de Wallonie immédiatement après, absorberont les ressources dont le Fonds des Routes pourra disposer pour les autoroutes.

En vue de réaliser le plus rapidement possible l'autoroute E 3 qui exigera une dépense de l'ordre de 5 milliards de francs, il est apparu opportun de recourir à un financement spécial, indépendant du Fonds des Routes. Plusieurs formules ont été envisagées.

Des pourparlers avaient été entamés par le prédécesseur du Ministre en vue d'obtenir des capitaux privés et en vue de créer une Intercommunale pure.

Actuellement, le Ministre se dirige vers la création d'une Intercommunale mixte et il a constitué un Groupe de travail qui a pour mission de lui soumettre, avant le 31 octobre 1961, un projet de statut et les conditions de la convention entre l'État et la société à créer. La société qui sera créée effectuerait l'étude complète de l'autoroute, bien entendu sous la haute surveillance de l'Administration et en assurerait la construction et le financement.

Een eerste krediet ten belope van 55 miljoen frank werd door het Departement vastgelegd ter betaling van het gedeelte der werken dat te zijnen laste zal vallen.

De onder het kanaal te Zelzate te graven tunnel brengt een moeilijkheid mee. Indien deze tunnel nu gebouwd wordt, kan de uitgave op 250 miljoen frank geraamd worden. Wordt de tunnel gegraven na de kanaalwerken, dan zal de uitgave veel hoger liggen. Het gaat hier dus om een probleem van besparing.

Haven van Zeebrugge :

Een nieuwe beslissing werd getrokken ingevolge een overeenkomst, bereikt met een belangrijke buitenlandse firma, welke Zeebrugge als aanleghaven zou kiezen. Een werk van ongeveer 50 miljoen frank, dat het Departement in 1962 wenst te verwezenlijken, werd dit jaar aanbesteed.

De Minister wijst er op dat hij in de Senaat een amendement heeft ingediend dat ertoe strekt een bijkrediet van 30 miljoen frank uit te trekken voor ontwateringswerken, krediet dat hij voor de Haine en meer bepaald voor « La Trouille » zal aanwenden.

Deze verhoging zal worden opgevangen door een vermindering van het in 1961 uitgetrokken krediet voor het kanaal Bergen-Condé, waarvoor de voorziene werken in geen geval zullen aangevangen worden in 1961.

Wegen.

Wat de autosnelwegen betreft, werd het jaar 1961 gekenmerkt door de wil om de bouw van de autosnelweg Antwerpen-Luik-Aken te bespoedigen en te voltooien. In 1962 zal het geheel der werken in aanbesteding gegeven worden.

Een oplossing werd gevonden opdat de werken, voorzien voor Brussel-Waver, onmiddellijk zouden voortgezet worden. Deze waren inderdaad sinds elf maanden stilgelegd ingevolge een betwisting.

De werken voorzien voor de weg n° 4 zullen eveneens in versneld tempo worden voortgezet.

De vorige Regering had voorrang verleend aan de « Route de Wallonie ». De Minister zal deze voorrang eerbiedigen en alles in het werk stellen om dit werk te verwezenlijken.

Het bouwen van de autosnelweg E 3 is eveneens zeer belangrijk.

De nadruk moet erop worden gelegd dat het hier gaat over de autosnelweg Turnhout-Antwerpen-Rijsel.

De noodzaak de autosnelweg Antwerpen-Aken in 1961-1962 te voltooien en de belofte de werken aan de « Route de Wallonie » onmiddellijk daarna aan te vatten, zullen de geldmiddelen waarover het Wegenfonds kan beschikken voor de aanleg van autosnelwegen, geheel opslorpen.

Teneinde de aanleg van de autosnelweg E 3 zo spoedig mogelijk te kunnen verwezenlijken, wat een uitgave van 5 miljard frank zal meebrengen, werd het nuttig geacht een beroep te doen op een bijzondere wijze van financiering, onafhankelijk van het Wegenfonds. Verscheidene formules werden overwogen.

Besprekingen waren door de voorganger van de Minister aangevat om privé-kapitaal te bekomen en een latere Intercommunale op te richten.

Nu is de Minister de oprichting van een gemengde Intercommunale genegen en heeft hij een Werkgroep samengesteld die tot taak heeft hem vóór 31 oktober 1961 een ontwerp van statuut en de voorwaarden van de overeenkomst tussen de Staat en de op te richten vennootschap voor te leggen. Dergelijke vennootschap zou de volledige studie van de autosnelweg, wel verstaan onder het hoog toezicht van de Administratie, uitwerken en zou de aanleg en de financiering ervan verzekeren.

Le service des capitaux investis serait assuré par une redevance supportée par l'Etat et calculée au prorata du volume du trafic empruntant l'autoroute.

Le Ministre entend préciser qu'il ne peut être question de recourir au « péage » par l'automobiliste.

Bâtiments.

La Cité administrative à Bruxelles sera continuée.

Le Ministre espère pouvoir entamer, cette année encore, les travaux de la Cité Européenne de Berlaumont.

B. — INTERVENTIONS DES MEMBRES ET REPONSES DE M. LE MINISTRE.

Les membres ont ensuite formulé diverses observations et posé des questions que, dans la mesure du possible, nous avons repris ci-après conjointement avec les réponses du Ministre.

Question :

Un membre voudrait attirer l'attention du Ministre sur le problème de l'accessibilité de l'Escaut aux grands navires.

Si la situation évolue comme le prédit le Ministre, le port de Gand sera prochainement accessible aux navires de 50.000 tonnes. En outre, après l'exécution des travaux prévus, Zeebrugge sera accessible aux navires de 55.000 tonnes.

La société étrangère qui, en vertu d'un accord conclu récemment, doit venir s'établir à Zeebrugge, disposera de l'emplacement voulu pour stocker 100.000 tonnes de pétrole.

Au port d'Anvers, les possibilités de stockage dépassent les 2 millions de tonnes.

Le port d'Anvers intervient pour 90 % dans l'ensemble des activités des ports belges, les autres ports n'entrant en ligne de compte que pour 10 %.

Il y a cinq ans, le maximum de tirant d'eau avait été fixé à 35 pieds, pour les navires de 35.000 tonnes.

En 1960, 77 navires de plus de 35.000 tonnes, parmi lesquels l'« Esso Liège », de 47.000 tonnes, sont entrés dans le port.

On sait qu'actuellement, ce même navire ne peut plus atteindre le port d'Anvers. Nous avons donc rétrogradé.

Au 1^{er} janvier 1961, des pétroliers jaugeant ensemble 13.000.000 de tonnes, et dont 56 % ont un tonnage de plus de 45.000 tonnes, étaient en chantier, ce qui signifie que 56 % des pétroliers ne pourront plus atteindre le port d'Anvers. C'est là une situation intolérable.

Il est difficile de se rallier à ce qui est dit dans le projet de plan de 15 ans du prédécesseur de l'actuel Ministre, notamment que « c'est dans le but de permettre l'accès d'unités de grand tonnage (50.000 d.w.t.) qu'une première phase (1961-1968) d'approfondissement et de calibrage de l'Escaut en aval d'Anvers et de sa liaison avec les passes profondes en mer, est prévue; qu'elle sera suivie d'une seconde qui permettra l'accès de navires d'un tonnage supérieur à 50.000 d.w.t. »

Il est nécessaire de faire procéder à des travaux de normalisation si les travaux de dragage ne suffisent plus pour assurer le passage des navires de fort tonnage.

Le rythme d'exécution des travaux du plan décennal est respecté et il est constaté avec satisfaction que le Ministre envisage la construction d'une septième darse, dont les travaux pourraient être entamés plutôt que ne le prévoit le plan de 15 ans.

De delging van de geïnvesteerde kapitalen zou geschieden door een door de Staat gedragen belasting, berekend volgens het prorata van het verkeersvolume op de autosnelweg.

De Minister wijst er op dat er geen sprake kan zijn van een « tol » ten laste van de weggebruikers.

Gebouwen.

De Administratieve Wijk te Brussel zal verder afgewerkt worden.

De Minister hoopt dit jaar nog de werken aan de Europese Wijk « Berlaumont » te kunnen aanvangen.

B. — INTERVENTIES VAN DE LEDEN EN ANTWOORDEN VAN DE HEER MINISTER.

Door diverse leden werden opmerkingen geformuleerd en vragen gesteld, die wij in de mate van het mogelijke samen met de antwoorden van de Minister hierna weergeven.

Vraag :

Een lid wenst de aandacht van de Minister te vestigen op het probleem van de bevaarbaarheid van de Schelde voor grote schepen.

Indien de toestand zich ontwikkelt zoals de Minister voorspelt, zal de haven van Gent eerlang toegankelijk zijn voor schepen van 50.000 ton. Ook zal Zeebrugge na uitvoering van de in uitzicht gestelde werken, toegankelijk zijn voor schepen van 50.000 ton.

De buitenlandse maatschappij die zich te Zeebrugge, ingevolge een onlangs gesloten kontrakt, zal komen vestigen, zal beschikken over een opslagruimte voor 100.000 ton petroleum.

De opslagmogelijkheden van de haven van Antwerpen overschrijden 2 miljoen ton.

De haven van Antwerpen neemt 90 % van de totale activiteit der Belgische havens voor haar rekening, terwijl de andere havens voor slechts 10 % in aanmerking komen.

Vijf jaar geleden was het plafond van de diepgang op 35 voet vastgesteld, voor schepen van 35.000 ton.

In 1960 zijn 77 schepen van meer dan 35.000 ton, waaronder de « Esso Liège » van 47.000 ton, de haven binnengevaren.

Het is bekend dat, op dit ogenblik, hetzelfde schip de haven van Antwerpen niet meer kan bereiken. Wij zijn er dus op achteruitgegaan.

Op 1 januari 1961 stonden 13.000.000 ton tankschepen op stapel, waarvan 56 % een grotere tonnemaat hebben dan 45.000 ton. Dit betekent dat 56 % van de tankschepen Antwerpen niet meer kunnen bereiken, wat ondulbaar is.

Het is moeilijk zich neer te leggen bij wat verklaard wordt in het ontwerp van het 15-jarenplan van de voorganger van de huidige Minister wanneer gezegd wordt « juist met het doel toegang te verlenen aan de schepen met grotere tonnemaat (50.000 ton dw.) zullen als eerste fase (1961-1968) werken worden uitgevoerd tot het verdiepen en het kalibreren van de Schelde stroomafwaarts Antwerpen en het verbinden ervan met de diepe vaargeulen in zee; in een tweede fase zal de haven toegankelijk worden gemaakt voor de schepen van meer dan 50.000 ton dw. »

Het is noodzakelijk normalisatiewerken uit te voeren indien de baggerwerken niet meer volstaan om de doorgang te verzekeren voor schepen van grote tonnemaat.

Het rythme van de uitvoering van het 10-jarenplan wordt nageleefd en met voldoening wordt vastgesteld dat de Minister het bouwen overweegt van een zevende haven-dok, waarvan de uitvoering vroeger zou kunnen geschieden dan is in uitzicht gesteld in het 15-jarenplan.

Le trafic portuaire a doublé depuis 1938, la nécessité d'industrialiser devient de plus en plus urgente et la demande des investisseurs étrangers s'accroît sans cesse.

La navigabilité de l'Escaut est d'une importance primordiale pour le pays.

Réponse :

Si, à un moment donné, les pétroliers de 47.000 tonnes n'ont plus pu atteindre le port d'Anvers, c'est en raison d'un envasement du seuil de Lillo. Toutefois, cet état de choses n'a pas persisté et à l'heure actuelle, on observe une amélioration notable.

En effet, on dispose d'un chenal de :

100 m de large à 9,00 m sous (D G);

150 m de large à 8,50 m sous (D G),

ce qui permet à nouveau la navigation des pétroliers en question.

Tout permet de croire qu'on pourra disposer à très bref délai d'un chenal de 150 m de large à 9,00 m sous (D G). Tout sera mis en œuvre pour assurer un entretien régulier de ce chenal.

En ce qui concerne l'exécution des travaux de normalisation ou de calibrage de l'Escaut maritime en aval d'Anvers, en vue de permettre le passage de navires d'un tonnage plus élevé, deux phases doivent être envisagées.

La première phase se terminera avec la mise en service de la nouvelle écluse maritime de Zandvliet et vise à assurer le passage aisé des navires de 50.000 à 60.000 tonnes.

Cependant, ainsi qu'il a déjà été signalé à plusieurs reprises, ces travaux ne pourront être exécutés que lorsque l'Administration disposera des données voulues, que les essais actuellement en cours au Laboratoire de Recherches hydrauliques de l'Administration des Voies hydrauliques permettront d'obtenir.

Ces essais, qui sont effectués sur un modèle à fond mobile, progressent très favorablement et leurs premiers résultats pourront être enregistrés à la fin de 1961, si bien qu'on pourra entamer au début de 1962, l'étude des travaux de normalisation de la première phase.

Après quoi le Laboratoire hydraulique procédera à une étude approfondie d'une normalisation plus poussée, en vue de permettre l'exécution de la deuxième phase.

Cette deuxième phase a pour objet d'assurer l'accès du port à des navires d'un tonnage de plus en plus important.

Pour ce qui est du raccordement du port d'Anvers aux chenaux profonds situés au large de notre côte, tout est mis en œuvre pour qu'il soit prévu dans la première phase des travaux de normalisation dont il est question plus haut. Déjà des dragages d'essai ont été effectués dans le Scheur, en vue de réaliser un nouveau chenal que les gros navires pourraient emprunter au lieu des Wielingen.

Question :

Quelques commissaires posent des questions se rapportant au Canal Circulaire de Gand, le Canal Gand-Terneuzen et les travaux relatifs aux zones industrielles le long de la rive droite du Canal et sur le territoire de Zelzate.

Des membres insistent pour que les trois sections du Canal Circulaire soient terminées en même temps.

D'autre part, est-il nécessaire de réaliser une collaboration étroite entre la commune de Zelzate et l'Administration de l'Urbanisme, afin de mettre de nouvelles maisons à la disposition des particuliers expropriés ?

Het havenverkeer is sinds 1938 verdubbeld, de eisen van de industrialisatie doen zich dringender aanvoelen en de aanvraag van buitenlandse investeerders neemt onophoudelijk toe.

De bevaarbaarheid van de Schelde is daarom van overwegend belang voor het land.

Antwoord :

Indien het juist is dat op een bepaald ogenblik de tankers van 47.000 ton de haven van Antwerpen niet hebben kunnen bereiken, was dit te wijten aan aanslibbing op de drempel van Lillo. Deze toestand heeft echter niet lang geduurd en thans is er een merkelijke verbetering waar te nemen.

Men beschikt inderdaad over een vaargeul van

100 m breedte op 9,00 m onder (D G);

150 m breedte op 8,50 m onder (D G);

hetgeen de toegang van bovenbedoelde tankschepen op nieuw toelaat.

Alles laat vermoeden dat men binnen zeer korte termijn een vaargeul van 150 m breedte op 9 m (D G) zal kunnen bekomen. Alles zal in het werk gesteld worden om deze vaargeul regelmatig te onderhouden.

Wat betreft het uitvoeren van de normalisatie- of kalibreringswerken in de Zeeschelde stroomafwaarts Antwerpen voor schepen van een grotere tonnemaat, moeten 2 fazen worden voorzien.

De eerste faze eindigt met het in gebruik stellen van de nieuwe zeelsluis te Zandvliet en heeft tot doel een gemakkelijke doorgang voor zeeschepen van 50.000 à 60.000 ton mogelijk te maken.

Deze werken kunnen echter, zoals reeds herhaaldelijk werd medegedeeld, slechts uitgevoerd worden wanneer het Bestuur over de nodige gegevens beschikt, gegevens welke moeten bekomen worden aan de hand van proeven die op dit ogenblik in uitvoering zijn in het Waterbouwkundig Laboratorium van het Bestuur der Waterwegen.

Deze proeven welke op een model met mobiele bodem worden uitgevoerd, vorderen zeer goed en de eerste uitslagen zullen einde 1961 kunnen geboekt worden, zodat begin 1962 met de studie van de uit te voeren normalisatiewerken van de eerste faze kan aangevangen worden.

Daarna zal het Waterbouwkundig Laboratorium een grondiger normalisatie instuderen en alzo de uitvoering van de tweede faze toelaten.

Deze tweede faze heeft tot doel schepen met steeds grotere tonnemaat tot de haven toe te laten.

Wat betreft de verbinding van de haven van Antwerpen met de diepe vaargeulen voor onze kust, wordt alles in het werk gesteld om deze op te nemen in de eerste faze van de hierboven vermelde normalisatiewerken. Er werden reeds proefbaggerwerken uitgevoerd in de Scheur om een nieuwe vaarweg te verwezenlijken voor de grote zeeschepen ter vervanging van de Wielingen.

Vraag :

Een paar leden stellen verschillende vragen nopens de Ringvaart te Gent, het kanaal Gent-Terneuzen en de werken in verband met de industriële zone lands de rechteroever van het kanaal en op het grondgebied van Zelzate.

Er wordt aangedrongen op gelijktijdige voltooiing van de drie vakken van de Ringvaart.

Is het echter noodzakelijk een innige samenwerking tot stand te brengen tussen het gemeentebestuur van Zelzate en het Bestuur van de Stedebouw, ten einde zonder verwijl nieuwe woningen ter beschikking te stellen van de onteigende partikulieren ?

Une décision définitive devrait être prise, au plus tôt, au sujet de l'endroit précis du tunnel et du pont de Zelzate.

Réponse :

Tous les travaux de la section Nord du Ringvaart sont en exécution : ils comprennent l'écluse de Mariakerke, le creusement du canal et la construction du pont-rail. Cette section peut être mise en service dès l'achèvement des travaux prévus pour 1963.

Le timing prévoit la mise en adjudication de tous les travaux des sections Sud et Ouest en 1961 et en 1962. La construction de l'écluse de Merelbeke et du pont dans la chaussée de Hundelgem (W 12) sont en exécution. Plusieurs travaux seront encore mis en adjudication cette année.

Les travaux d'approfondissement de la section Port de Gand (avant-port) - Terdonck, furent mis en adjudication en 1960 sur une longueur d'environ 5 km. Ces travaux ont débuté le 4 avril 1961 par l'aménagement des terrains de dépôt. Les travaux de dragages seront entamés fin septembre.

Les expropriations à Zelzate, indispensables pour l'exécution des travaux d'approfondissement et d'élargissement du canal maritime, sont de nature complexe et exigent l'intervention de différentes administrations publiques.

Un comité de coordination a été créé en vue d'activer les affaires. Ce comité fera connaître incessamment ses conclusions et propositions qui doivent permettre d'arriver à des résultats rapides et concrets, notamment en ce qui concerne le logement des particuliers qui sont expropriés.

Un plan particulier d'aménagement dénommé « Wit-hoek » a été approuvé le 13 janvier 1961. Ce plan doit permettre à la société locale d'habitations sociales et à l'administration communale, de construire avec subsides, les premières maisons indispensables, qui pourront être mises à la disposition des propriétaires qui sont expropriés suite à l'élargissement du canal.

Les dispositions sont prises actuellement pour terminer un deuxième plan d'aménagement pour la cité dite « De Katte ». Ceci également en collaboration étroite avec la commune de Zelzate.

L'endroit précis pour le creusement du tunnel et pour la construction d'un pont à Zelzate, sont connus et des décisions seront prises sous peu, quant à l'exécution de ces travaux.

Question :

Quel a été le montant des crédits affectés en 1960 :

1) aux travaux :

- a) du port;
- b) du canal de Terneuzen;
- c) de la route industrielle de la rive droite.

2) aux expropriations :

- a) sur la rive droite;
- b) à Zelzate.

Reponse :

a) *Port de Gand.* En 1960, un crédit de 12.106.710 fr. représentant le montant du subside de l'Etat, soit 60 %

Er zou zohaast mogelijk een definitieve beslissing moeten genomen worden voor de juiste plaats van de tunnel en de brug te Zelzate.

Antwoord :

Al de werken van het noordervak van de Ringvaart zijn in uitvoering : zij omvatten de sluis te Mariakerke, het graven van het kanaal en het bouwen van de spoorbrug. Dit vak kan in gebruik worden gesteld zodra de voor 1963 in uitzicht gestelde werken voltooid zijn.

Volgens de timing zullen al de werken van het zuidervak en het westervak in 1961 en 1962 worden aanbesteed. De bouw van de sluis te Merelbeke en van de brug op de Hundelgemsesteenweg (W 12) is in uitvoering. Verscheidene werken zullen nog dit jaar worden aanbesteed.

De uitdiepingswerken van het vak Haven van Gent (voorhaven)-Terdonck, werden in 1960 aanbesteed over een lengte van ongeveer 5 km. Deze werken begonnen op 4 april 1961 met de geschiktmaking van de stortgronden. De baggerwerken zullen op het einde van september worden aangevat.

De onteigeningen te Zelzate, onontbeerlijk voor de uitvoering van de werken aldaar ter verdieping en verbreding van het zeekanaal, zijn ingewikkeld en vergen de tussenkomst van verschillende openbare besturen.

Om evenwel de zaken te bespoedigen werd een Coördinatiecomité opgericht, dat eerlang zijn conclusies en voorstellen zal voorleggen, wie het mogelijk moeten maken tot snelle en concrete resultaten te komen, inzonderheid wat betreft de wederhuisvesting van de particulieren die onteigend worden.

Op 13 januari 1961 werd reeds een Bijzonder plan van aanleg, genaamd « Witboek » goedgekeurd, dat én aan de lokale maatschappij voor Volkswoningen én aan het gemeentebestuur, mits de nodige subsidiëring, moet toelaten te voorzien in de eerste noodzakelijke woningen, die ter beschikking gesteld worden van de eigenaars die getroffen worden door onteigening, ten gevolge van de verbreding van het kanaal.

Thans zijn de opmetingen in gang voor de juiste aflijning van een tweede plan van aanleg voor de wijk « De Katte », in innige samenwerking met het gemeentebestuur van Zelzate.

Ten slotte weze vermeld dat de juiste plaats voor het graven van de tunnel en voor het bouwen van een brug te Zelzate bekend zijn en dat binnenkort beslissingen zullen getroffen worden wat betreft de uitvoering der werken.

Vraag :

Welke kredieten werden aangewend in 1960 :

1) voor de werken aan :

- a) de haven van Gent;
- b) het kanaal van Terneuzen;
- c) de industriële weg langs de rechteroever;

2) voor de onteigeningen :

- a) op de rechteroever;
- b) te Zelzate.

Antwoord :

a) *Haven van Gent.* In 1960 werd een krediet van 12.106.710 frank, dat het bedrag van de Staatstoelage van

a été engagé pour l'achat, par la ville de Gand, de 4 grues de 5 tonnes destinées au port Arthur et une première tranche de 50.000.000 de francs a été engagée pour la construction des murs de quai du bassin Siffer.

b) *Travaux au Canal.* Ceux-ci ont été approuvés en 1960 et comprennent le renforcement du mur de quai à Zelzate pour un montant de 5.336.508 francs, les travaux d'élargissement à Rieme pour un montant de 32.658.678 francs et l'approfondissement du canal entre l'avant-port et Terdonk pour un montant de 41.778.045 francs.

c) En ce qui concerne les expropriations, les plans d'expropriations mentionnés ci-dessous ont été approuvés en 1960 :

- Desteldonk devant permettre l'approfondissement du canal; la dépense est estimée à 12.000.000 de francs;
- à St-Kruis-Winkel, pour les terrains de dépôt: dépense estimée à 17.500.000 francs;
- à St-Kruis-Winkel, pour les travaux d'élargissement à Rieme: dépense estimée à 1.250.000 francs;
- à Terdonk, pour la traversée du canal: dépense estimée à 15.000.000 de francs;
- à Zelzate, pour la partie du canal en aval de Groenstraat: dépense estimée à 80.000.000 de francs;
- à Zelzate, pour le polder « Kernemelk »: dépense estimée à 11.000.000 de francs.

En 1960, un montant de 232.000.000 de francs a été mis à la disposition du Comité d'Acquisition de Gand.

Question :

Il faudrait connaître la politique portuaire que le Ministre envisage pour l'avenir.

Cette question est soulevée au sujet de la proposition du Ministère des Communications, tendant à créer une nouvelle direction générale pour étudier les divers problèmes posés par les ports belges. Cette étude est à faire par les deux départements intéressés, c'est-à-dire Communications et Travaux publics.

Réponse :

Il paraît superflu de souligner le rôle prépondérant du département des Travaux publics dans l'établissement du programme des travaux à exécuter pour le développement et l'expansion économique des complexes portuaires belges. Il va sans dire que ces programmes tiennent compte des besoins économiques des régions constituant l'hinterland de ces ports.

Toutefois, une coordination des deux départements en question, à savoir Travaux publics et Communications, paraît souhaitable. La question mérite d'être approfondie. Le Ministre prendra contact à ce sujet avec son collègue des Communications.

Question :

Au cours de son exposé M. le Ministre a évoqué des problèmes d'une importance exceptionnelle pour le développement de la province de Luxembourg qui pour les trois quarts de son étendue peut être considérée en sous-développement.

Il y a d'abord la route n° 4, dont l'achèvement rapide n'échappe à personne et l'effort spécial fait cette année encore est des plus heureux.

Les liaisons vers Liège d'une part, et vers Namur et Charleroi, via Beauraing et Dinant ne sont pas moins urgentes.

60 % vertegenwoordigt, vastgelegd voor de aankoop door de Stad Gent van 4 kranen van 5 ton, bestemd voor het Port-Arthurdok, en een eerste bedrag van 50.000.000 frank werd vastgelegd voor het bouwen van de kaaimuren van het Sifferdok.

b) *Werken aan het kanaal.* Zij werden in 1960 goedgekeurd en omvatten de versterking van de kaaimuur te Zelzate ten bedrage van 5.336.508 frank, de verbredingswerken te Rieme ten bedrage van 32.658.678 frank en de uitdieping van het kanaal tussen de voorhaven en Terdonk ten bedrage van 41.778.045 frank.

c) Wat de onteigeningen betreft, werden de volgende onteigeningsplannen goedgekeurd: onteigeningen te:

- Desteldonk, om de uitdieping van het kanaal mogelijk te maken: de uitgave wordt op 12.000.000 frank geraamd;
- te Sint-Kruis-Winkel, voor de stortgronden: uitgaven op 17.500.000 frank geraamd;
- te Sint-Kruis-Winkel, voor de verbredingswerken te Rieme: uitgave op 1.250.000 frank geraamd;
- te Terdonk, voor de overgang van het kanaal: uitgave op 15.000.000 frank geraamd;
- te Zelzate, voor het gedeelte van het kanaal beneden de Groenstraat: uitgave op 80.000.000 frank geraamd;
- te Zelzate, voor de Kernemelkpolder: uitgave op 11.000.000 frank geraamd.

In 1960 werd aan het Comité van Aankoop te Gent een bedrag van 232.000.000 frank ter beschikking gesteld.

Vraag :

Men zou het havenbeleid moeten kennen dat de Minister in de toekomst wil voeren.

Die vraag wordt gesteld naar aanleiding van het voorstel van het Ministerie van Verkeerswezen om een nieuwe algemene directie op te richten voor de studie van de diverse problemen van de Belgische havens. Die studie zou worden verricht door de twee belanghebbende departementen, namelijk Verkeerswezen en Openbare Werken.

Antwoord :

Het is overbodig de nadruk te leggen op de overwegende rol die het departement van Openbare Werken vervult bij het opmaken van het programma der werken die moeten worden uitgevoerd voor de ontwikkeling en de economische expansie van de Belgische havencomplexen. Het spreekt vanzelf dat die programma's rekening houden met de economische behoeften van de streken die het hinterland van die havens vormen.

Coördinatie van de twee betrokken departementen, Openbare Werken en Verkeerswezen, lijkt evenwel wenselijk. De kwestie moet grondig worden onderzocht en de Minister zal in dit verband contact opnemen met zijn ambtgenoot van Verkeerswezen.

Vraag :

Tijdens zijn uiteenzetting heeft de heer Minister gehandeld over problemen die van uitzonderlijk belang zijn voor de ontwikkeling van de provincie Luxemburg die voor de $\frac{3}{4}$ van haar grondgebied als onderontwikkeld kan worden beschouwd.

Er is eerst en vooral de weg n° 4, waarvan de snelle voltooiing zeer dringend is en de bijzondere inspanning die nog dit jaar werd geleverd wordt zeer op prijs gesteld.

De verbindingen Bergen-Luik enerzijds en naar Namen en Charleroi over Beauraing en Dinant zijn niet minder dringend.

Les goulots de Dinant à Namur devraient rapidement disparaître.

En effet, depuis des années, cette route importante assurant un trafic touristique très dense offre le spectacle d'un chantier permanent alors que la distance n'est que de quelque 30 kilomètres..

Lorsque l'on examine la géographie économique de cette vaste province, l'on s'aperçoit que le sud — la Lorraine belge — n'a aucun point de comparaison avec le Centre et le Nord.

En effet c'est l'unité d'une région industrielle qui en ressort.

Elle fait bloc avec le bassin lorrain français et elle rejoint les centres sidérurgiques du Grand-Duché.

Réponse :

Un membre est intervenu en faveur d'une modernisation des liaisons entre Dinant et Namur, ainsi que pour la route Beauraing-Dinant.

Il est bien exact que des travaux de modernisation doivent encore être effectués le long des itinéraires précités.

Toutefois, les crédits ne sont pas illimités et il paraît de meilleure politique de concentrer certains crédits sur les itinéraires les plus chargés. C'est le cas de la route n° 4 et c'est pourquoi un effort exceptionnel a été entrepris et sera continué en faveur de cette grande artère et principalement entre Namur et Arlon.

D'importants travaux sont en cours.

A partir de 1963, le problème de la modernisation entre Namur et Dinant pourra être repris.

D'importants travaux y ont déjà été réalisés. L'Administration a estimé qu'il y avait lieu tout d'abord de calibrer l'itinéraire Dinant-Yvoir, rive droite, nouveau pont sur la Meuse et Yvoir-Namur, rive gauche.

Les études sont établies dans ce sens par l'administration.

Question :

Pour quand prévoit-on le remplacement du pont provisoire semi-permanent à manœuvre manuelle sur le canal de Bruges à Gand, pont dit « Gentpoortbrug », qui doit assurer l'écoulement de la circulation entre Assebroek et Bruges ?

Réponse :

L'aménagement de boulevards circulaires au sud et à l'ouest de Bruges aura pour effet de réduire dans une large mesure les embarras de circulation qui se produisent au pont dit « Gentpoortbrug », aux heures de pointe. Ces difficultés sont d'ailleurs dues en grande partie au fait que la chaussée passe par l'ancienne porte.

Le département envisage néanmoins la construction d'un nouveau pont définitif dont l'étude devra être effectuée tant au point de vue de la technique de la circulation routière qu'au point de vue esthétique.

Question :

Équipement du canal Baudouin.

Le programme conjoncturel prévoit 250 millions pour le canal de Bruges à l'Ecluse.

Il s'indiquerait de consacrer la plus grande partie de cette somme, par exemple 200 millions, à l'équipement du canal Baudouin, en vue de favoriser l'industrialisation, et 50 mil-

De knelpunten tussen Dinant en Namen zouden vlug moeten verdwijnen.

Inderdaad, sedert jaren vertoont deze belangrijke weg, waarop druk toeristisch verkeer heerst, het beeld van een bestendige bouwplaats terwijl de afstand slechts 30 km bedraagt.

Wanneer men de geografische ekonomie van deze uitgestrekte provincie onderzoekt, bemerkt men dat het zuiden — Belgisch Lotharingen — uit geen enkel oogpunt te vergelijken is met het centrum en het noorden.

Inderdaad, het is de eenheid van een industriële streek die er uit blijkt.

Zij maakt een geheel uit met het bekken van Frans Lotharingen en zij sluit aan bij het metaalnijverheidscentrum van het Groothertogdom.

Antwoord :

Een lid drong aan op modernisering van de verbinding Dinant-Namen, evenals van de weg Beauraing-Dinant.

Het is juist dat moderniseringswerken langs voornoemde wegen nog dienen uitgevoerd.

De kredieten zijn evenwel niet onbeperkt en de beste politiek schijnt sommige kredieten te besteden voor de wegen met het drukste verkeer. Dit is het geval voor de weg n° 4 en daarom werd een uitzonderlijke inspanning gedaan die zal worden voortgezet ten voordele van die grote verkeersweg, vooral tussen Namen en Aarlen.

Belangrijke werken zijn aan de gang.

Van 1963 af kan het probleem van de modernisering tussen Namen en Dinant opnieuw onder ogen genomen worden.

Belangrijke werken zijn reeds uitgevoerd. Het Bestuur heeft geoordeeld dat er reden toe bestond eerst en vooral de weg Dinant-Yvoir, rechteroever, nieuw brug over de Maas, en Yvoir-Namen, linker oever, te kalibreren.

De studies werden in die zin door de administratie uitgevoerd.

Vraag :

Een lid verzoekt de Minister mede te delen wanneer de voorlopige, semi-permanente brug met handbediening over het kanaal Brugge-Gent aan de Gentpoort die het verkeer moet verwerken tussen Assebroek en Brugge, zal worden vervangen.

Antwoord :

De moeilijkheden die voor het verkeer aan de Gentpoortbrug op de drukke uren steeds ontstaan, zullen grotendeels afnemen door het aanleggen van de ringbanen langs de Zuid- en de Westkant van Brugge. Die moeilijkheden zijn trouwens voor een groot deel te wijten aan het bestaan van de oude poort waaronder de rijbaan loopt.

Het Departement overweegt niettemin het bouwen van een nieuwe definitieve brug, die zowel uit verkeerstechnisch als uit esthetisch oogpunt dient bestudeerd te worden.

Vraag :

Uitrusting van het Boudewijnkanaal.

Een lid meldt dat op het conjunctuurprogramma 250 miljoen is uitgetrokken voor het kanaal Brugge-Sluis.

Het grootste deel, bv. 200 miljoen van dit krediet, zou best aan de uitrusting van het Boudewijnkanaal besteed worden met het oog op het bevorderen van de industrialis-

lions suffiraient pour les travaux à effectuer à la liaison Bruges-l'Ecluse.

Réponse :

Le projet d'ensemble des travaux d'extension du complexe portuaire Zeebrugge-Bruges, comprend également les travaux d'élargissement et approfondissement du canal Baudouin.

En fait ces travaux font partie de la 2^e phase de la réalisation dudit projet.

Les crédits nécessaires à leur exécution seront prévus en temps opportun. Toutefois, dans le cadre d'une modernisation plus poussée du complexe portuaire, certains travaux sont également envisagés aux canaux parallèles (Canal Léopold et de Dérivation de la Lys) débouchant en mer par les écluses de Heyst. Outre des travaux au canal Bruges-Sluis, le crédit de 250 millions, cité par l'honorable membre, tient également compte des travaux projetés aux canaux parallèles.

Question :

La Société pétrolière Sinclair a conclu un accord avec la Compagnie des Installations maritimes de Zeebrugge après avoir obtenu du Ministre l'assurance que les travaux d'aménagement nécessaires seraient exécutés.

Quel est le programme d'exécution de ces travaux ?

Réponse :

Les travaux actuellement en cours dans le port de Zeebrugge ainsi que ceux dont l'exécution sera entamée dans un proche avenir font partie d'un projet d'ensemble qui fut présenté par un groupe de travail, chargé d'étudier les possibilités de rendre le port de Zeebrugge accessible aux grands navires de mer, projet que le Département des Travaux Publics compte pouvoir réaliser complètement dans un délai raisonnable.

Toutefois, eu égard à l'accord réalisé par la Société des Installations Maritimes de Bruges avec une firme étrangère importante, il a été décidé d'avancer de quelques mois les travaux d'approfondissement des accès au port, travaux que le département avait l'intention de réaliser en 1962. Pour les mêmes raisons, il sera procédé sous peu à la construction d'un quai en eaux profondes.

Il va de soi que ces aménagements pourront satisfaire aux besoins éventuels d'autres firmes.

Déférant au désir exprimé par un des membres, le Ministre fera parvenir à la Commission dès que possible une note donnant une vue générale sur les différents projets intéressants Zeebrugge.

Question :

La moitié des travaux du contournement de Torhout ont été exécutés. Pour quand les expropriations relatives à l'autre moitié des travaux, ceux du contournement du nord, sont-elles prévues ?

Réponse :

On attend, pour pouvoir dresser les plans d'expropriation définitifs du contournement nord, de Torhout, de disposer des données complémentaires que doit fournir l'étude des carrefours. Cette étude est en cours.

satie, en 50 miljoen zouden volstaan voor de werken op de verbinding Brugge-Sluis.

Antwoord :

Het gezamenlijk ontwerp voor de uitbreiding van het havencomplex Zeebrugge-Brugge, omvat ook de verbreding en verdieping van het Boudewijnkanaal.

In feite behoren deze werken tot de tweede fase van de verwezenlijking van dit ontwerp.

De kredieten vereist voor de uitvoering zullen te gepasten tijde worden aangevraagd. Evenwel worden, in het kader van een verder doorgevoerde modernisering van het havencomplex, ook nog zekere werken voorzien aan de parallelkanaal (Leopoldskanaal en Afleidingskanaal der Leie) die langs de sluizen te Heist in zee uitmonden. Behalve voor werken aan het kanaal Brugge-Sluis is het krediet van 250 miljoen, dat het geachte lid aanhaalt, ook bestemd voor werken aan bedoelde parallelkanalen.

Vraag :

Aangaande de haven van Zeebrugge wordt er opgemerkt dat een petroleummaatschappij een akkoord heeft afgesloten met de M. B. Z. I. na de verzekering bekomen te hebben van de heer Minister dat de nodige aanpassingen gesloten met de M. B. Z. I. na de verzekering bekomen

Welke programmatie zal er worden gevolgd inzake de uitvoering der werken ?

Antwoord :

De werken die thans in uitvoering zijn en die welke eerlang zullen aangevangen worden, zijn begrepen in een gezamenlijk ontwerp van uitbreidingswerken dat werd voorgesteld door een werkgroep, belast met het onderzoek van de mogelijkheden om de haven van Zeebrugge toegankelijk te maken voor zeeschepen met grote tonnemaat, gezamenlijk ontwerp dat het Departement van Openbare Werken van plan is volledig te verwezenlijken binnen een redelijke termijn.

Ingevolge een overeenkomst die de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen heeft gesloten met een belangrijke buitenlandse firma, werd beslist de werken voor het verdiepen van de vaargeul naar de buitenhaven, die gepland waren voor 1962, enkele maanden vroeger aan te vangen. Om dezelfde reden zal eerlang een aanvang gemaakt worden met de bouw van een kaaimuur met grotere waterdiepte.

Vanzelfsprekend kunnen die aanpassingen ook aan eventuele behoeften van andere firma's tegemoet komen.

Ingaande op een verzoek van een lid zal de Minister zo spoedig mogelijk een nota aan de commissie bezorgen in verband met de verschillende ontwerpen voor Zeebrugge.

Vraag :

De wegomlegging te Torhout is voor de helft uitgevoerd. Wanneer zullen de onteigeningen voor de andere helft t.t.z. de noorderlijke wegomlegging plaats hebben.

Antwoord :

Om de onteigeningsplannen voor de Noorderlijke wegomlegging definitief te kunnen opmaken wordt gewacht op nadere gegevens die uit de studie der kruispunten moeten voortvloeien. Deze studie is aan de gang.

Question :

Raccordement du port de Zeebrugge à l'autoroute Bruxelles-Ostende. Le budget de 1960 prévoyait un crédit pour la construction d'un pont fixe sur le canal d'Ostende, un crédit pour l'élargissement de la section de route étroite et dangereuse Kruispoort-Dampoort et un crédit pour la modernisation de la section Oostendse steenweg-Scheepsdalebrug.

Nous sommes maintenant en 1961.

Quand ces travaux seront-ils mis en adjudication ?

La même question est posée pour le remplacement du Stalhillebrug sur le canal Bruges-Ostende.

Réponse :

Il est proposé de prévoir au programme du Fonds des Routes pour 1962, la construction d'un pont fixe sur le canal d'Ostende, le crédit prévu devant être de 20 millions de francs.

Les travaux d'élargissement de la section de route étroite et dangereuse Kruispoort-Dammepoort, prévus au programme du Fonds des Routes pour 1961, seront adjugés prochainement.

La modernisation de la section Oostendsesteenweg-Scheepsdalebrug est à l'étude et l'adjudication des travaux est prévue pour 1961.

L'adjudication du Stalhillebrug ne peut être prise en considération cette année vu le manque de crédit.

Question :

Un membre remercie le Ministre pour l'amendement qu'il a déposé, tendant à augmenter les crédits prévus pour les travaux de démergement de la Haine.

Il note que ce complément de crédit est réservé pour l'exécution des travaux urgents en vue de rectifier le cours de la « Trouille ».

Il insiste auprès du Ministre pour que le subside maximum soit donné, par son département, pour les travaux à exécuter par l'Intercommunale.

Réponse :

Le démergement de la vallée de la Haine sera continué à l'aide des crédits budgétaires, et ce dans le cadre des dispositions de l'arrêté royal du 29 mars 1961, allouant des subsides à l'Interboraine, association intercommunale pour le développement, l'expansion et l'équipement économique du Borinage.

Le Ministre ne manquera pas de faire étudier la demande à accorder le subside maximum.

Question :

Un membre prie le Ministre de bien vouloir lui faire savoir également où en est son département en ce qui concerne la réalisation d'une bonne liaison par voie navigable avec le nord de la France. Il a l'impression que l'on exécute en France des travaux qui sont anti-économiques au point de vue international.

Le trafic est détourné vers Dunkerque alors qu'il devrait se faire par la Belgique.

Des pourparlers sont-ils en cours ? S'il n'en est rien, quand seront-ils entamés ?

Réponse :

Le Ministre signale que des pourparlers sont en cours.

Vraag :

Nopens de verbinding van de haven van Zeebrugge met de autosnelweg Brussel-Oostende wordt door een lid opgemerkt dat op de begroting 1960 een krediet was uitgetrokken voor het bouwen van een vaste brug over het kanaal van Oostende, een krediet voor het verbreden van het nauw en gevaarlijk wegvak : Kruispoort-Dampoort en een krediet voor het moderniseren van het vak Oostendsesteenweg-Scheepsdalebrug.

Wij zijn thans in 1961.

Wanneer zullen deze werken in aanbesteding worden gegeven ?

Zelfde vraag voor de vervanging van de Stalhillebrug over het kanaal Brugge-Oostende.

Antwoord :

Het bouwen van een vaste brug over het Kanaal van Oostende is ingeschreven in het programma van het Wegenfonds voor 1962 met een krediet van 20 miljoen frank.

Het verbreden van het nauw en gevaarlijk wegvak Kruispoort-Dammepoort opgenomen in het programma van 1961 van het Wegenfonds zal eerlang worden aanbesteed.

Het moderniseren van het vak Oostendsesteenweg-Scheepsdalebrug wordt ingestudeerd en is voorzien om nog in 1961 te worden aanbesteed.

De aanbesteding van de Stalhillebrug kan wegens het gebrek aan kredieten dit jaar niet in overweging genomen worden.

Vraag :

Een lid dankt de Minister voor het amendement dat hij heeft ingediend, strekkende tot verhoging van de kredieten bestemd voor de ontwateringswerken van de Hene.

Hij neemt er nota van dat dit aanvullend krediet bestemd is voor de uitvoering van de dringende werken om de loop van de « Trouille » te verbeteren.

Hij dringt bij de Minister aan opdat door zijn departement de maximumtoelage wordt verleend voor de door de « Intercommunale » uit te voeren werken.

Antwoord :

De ontwatering van de Henevallei zal met behulp van begrotingskredieten worden voortgezet, zulks in het raam van de bepalingen van het koninklijk besluit van 29 maart 1961 houdende toekenning van toelagen aan de « Interboraine », intercommunale vereniging voor de economische ontwikkeling, expansie en uitrusting van de Borinage.

De Minister zal niet nalaten het verzoek strekkende tot het verlenen van de maximumtoelage, te doen bestuderen.

Vraag :

Een lid verzoekt de Minister mede te delen hoever op het Departement het staat wat een goede verbinding te water met Noord-Frankrijk betreft. Hij heeft de indruk dat in Frankrijk werken worden uitgevoerd die anti-economisch zijn uit internationaal oogpunt.

Het verkeer wordt afgeleid naar Duinkerken, terwijl dit over België zou dienen te geschieden.

Zijn er besprekingen aan de gang, zoniet wanneer worden zij aangeknoopt ?

Antwoord :

De Minister meldt dat besprekingen aan de gang zijn.

Question :

Un membre propose au Ministre de visiter avec la Commission toutes les installations dans les ports et le long des canaux.

Réponse :

Le Ministre souscrit bien volontiers à cette suggestion.

Question :

Canal* de Gand à Ostende. L'état des talus à Oostkamp.

Ces travaux sont extrêmement urgents. L'effondrement progressif des digues rend la circulation dangereuse sur la route longeant le canal. Si l'on n'intervient pas d'urgence, il se produira de nouveaux accidents dont l'Etat sera seul responsable.

Réponse :

Le Ministre a décidé de faire procéder systématiquement à la réfection des défenses des berges du canal de Gand à Bruges.

D'importants travaux de remise en état de ces défenses seront entamés prochainement. Plusieurs adjudications y relatives seront lancées à bref délai.

Question :

Un membre demande au Ministre où en sont les travaux en territoire néerlandais en ce qui concerne le canal Gand-Terneuzen, l'écluse de Terneuzen. Un timing est-il prévu pour l'adjudication de ces différents travaux ?

Réponse :

Les services du Rijkswaterstaat prévoient cette année la mise en adjudication des travaux d'élargissement de la section Terneuzen-Sluis, et préparent les études de la section Sluis-Sas van Gent.

D'autre part, le creusement de la fouille de l'écluse de Terneuzen a été entamé fin avril, tandis que les études de l'écluse de Terneuzen avancent régulièrement.

Question :

Quels sont les plans et le calendrier des travaux prévus pour le « Ringlaan » à Gand ?

Réponse :

Neuf millions figurent au programme de 1961, un crédit de 20 millions est prévu pour 1962.

Question :

Un membre estime que le rapport du Sénat ne contient pas de justifications suffisantes pour l'abandon du projet de loi sur les investissements qui, à son avis, permet une exécution souple.

Réponse :

A cet égard, le Ministre renvoie à l'exposé général qu'il a fait au début de la discussion.

Vraag :

Een lid stelt aan de Minister voor met de Commissie al de installaties in de havens en langs de kanalen te gaan bezichtigen.

Antwoord :

De Minister gaat graag in op deze suggestie.

Vraag :

Betreffende het kanaal Gent-Oostende, vestigt een lid de aandacht op de toestand der taluds te Oostkamp.

Deze werken zijn hoogdringend — de dijken die hoe langer hoe meer instorten maken de weg langs de vaart onveilig. Indien niet dringend wordt ingegrepen zullen nog meer ongelukken gebeuren waarvoor alleen de Staat aansprakelijk zal zijn.

Antwoord :

De Minister heeft beslist de oeververdedigingen op het kanaal Gent-Brugge systematisch te herstellen.

Belangrijke werken om deze oeververdedigingen terug in goede staat te stellen zullen eerlang aangevraagd worden, hiertoe zullen eerstdaags verschillende aanbestedingen worden uitgeschreven.

Vraag :

Een lid verzoekt de Minister om inlichtingen in verband met de werken op Nederlands grondgebied wat het kanaal Gent-Terneuzen en de sluis te Terneuzen betreft. Bestaat er een timing voor de aanbestedingen van die verschillende werken.

Antwoord :

Naar verwacht wordt zullen de Diensten van de Rijkswaterstaat dit jaar de werken tot verbreding van het vak Terneuzen-Sluis aanbesteden. De genoemde diensten werken aan de voorbereiding van de studies van het vak Sluis-Sas van Gent.

Anderzijds werd op het einde van april een begin gemaakt met de uitgraving van de bouwput van de sluis te Terneuzen, terwijl de studies van de sluis te Terneuzen regelmatig vorderen.

Vraag :

Welke zijn de plannen en de timing van de werken voorzien voor de Ringlaan te Gent.

Antwoord :

Negen miljoen komen voor op het programma van 1961 en een krediet van 20 miljoen is ingeschreven voor 1962.

Vraag :

Een lid is van oordeel dat het verzaken van het wetsontwerp betreffende de investeringen, dat naar hij neemt een soepele uitvoering mogelijk maakt in het verslag van de Senaat niet voldoende is verantwoord.

Antwoord :

De Minister verwijst op dat stuk naar zijn algemene uiteenzetting bij de aanvang van de bespreking.

Question :

Un membre attire l'attention du Ministre sur l'arrière de subsides importants restant à liquider pour les travaux exécutés avant 1959. Les communes paient actuellement des intérêts de retard pour des emprunts qu'elles ont dû contracter. Ne peut-on appliquer le système de financement spécial par le Crédit Communal.

Réponse :

Ce problème est bien connu du Ministre qui recherche une solution.

Question :

Un membre remercie le Ministre pour la priorité qu'il veut bien réserver à la construction de la route de Wallonie.

Il signale cependant que le *Moniteur* n'a repris jusqu'à maintenant, que le tracé Liège-Mons. Il est urgent de prévoir par arrêté royal le tronçon Mons-Tournai.

Réponse :

Certaines décisions préalables doivent être prises, notamment en ce qui concerne la traversée du Borinage par l'auto-route en liaison avec le problème du canal Mons-Condé.

Dès que cette décision sera prise sur ce point, l'arrêté royal fixant le tracé pourra intervenir.

Question

Un membre demande des renseignements au sujet de l'adjudication de la route de Sint-Joris-ten-Distel (village) à Knesselare, ainsi que de la route Hoefijzerlaan (Bruges) — pont fixe — liaison Blauwe Toren.

Réponse :

Un crédit de 5 millions de francs est proposé pour le programme de 1962 du Fonds des Routes en vue des expropriations nécessaires pour les accès du pont. Les possibilités de réalisation sont liées au crédit budgétaire pour dommages de guerre.

Les travaux de la route Hoefijzerlaan (à Bruges) — pont fixe — liaison Blauwe Toren sont à l'étude et leur exécution est envisagée dès que les crédits le permettront.

Question :

Nouveau pont à Sint-Joris-ten-Distel et Beernem. Le pont franchissant le canal à cet endroit a été lancé par l'armée après la guerre de 1914-1918. Quand construira-t-on le nouveau pont promis ?

Réponse :

Le pont Sint-Joris-ten-Distel à Beernem sera reconstruit à l'occasion des travaux de modernisation qui seront exécutés pour rendre le canal navigable pour bateaux de 2.000 tonnes. Ce pont se trouve en effet à l'endroit où le canal doit être amélioré. Le remplacement du pont existant actuellement par un autre pont semi-permanent, n'est pas justifié au moment où la modernisation du canal débutera prochainement.

Vraag :

Een lid vestigt de aandacht van de Minister op de achterstand van belangrijke toelagen die nog moeten worden vereffend voor de werken vóór 1959 uitgevoerd. De gemeenten betalen thans verwijlrenten voor leningen die zij hebben moeten aangaan. Is het niet mogelijk eveneens het stelsel van de speciale financiering door het Gemeentekrediet toe te passen ?

Antwoord :

Dit probleem is de Minister niet onbekend en hij zoekt een oplossing.

Vraag :

Een lid dankt de Minister voor de prioriteit die hij aan de bouw van de « Route de Wallonie » zal verlenen.

Hij deelt nochtans mede dat het *Belgisch Staatsblad* tot dusver slechts het tracé Luik-Bergen heeft opgenomen. Het is dringend nodig dat het vak Bergen-Doornik bij koninklijk besluit wordt vastgelegd.

Antwoord :

Zekere voorafgaande beslissingen dienen getroffen te worden, o.m. wat betreft het tracé van de autosnelweg in de Borinage, in verband met het probleem van het kanaal Bergen-Condé.

Zodra die beslissing getroffen is, kan het koninklijk besluit waarbij het tracé bepaald wordt, genomen worden.

Vraag :

Een lid vraagt wanneer de verbinding Sint-Joris-ten-Distel (dorp) met Knesselare en de baan Hoefijzerlaan (Brugge) — vaste brug — verbinding Blauwe Toren, in aanbesteding gegeven wordt

Antwoord :

Een krediet van 5 miljoen frank is ingeschreven op het programma van 1962 van het Wegenfonds, met het oog op de onteigeningen nodig voor de toegang tot de brug. De uitvoeringsmogelijkheden zijn verbonden aan de begrotingskredieten voor oorlogsschade.

De weg Hoefijzerlaan te Brugge — vaste brug — verbinding Blauwe Toren is inderdaad bestudeerd en de uitvoering ervan wordt overwogen zodra er kredieten zijn.

Vraag :

Te Sint-Joris-ten-Distel en te Beernem ligt nog een brug door het leger over het kanaal gelegd na de oorlog van 1914-1918. Wanneer zal de beloofde nieuwe brug worden gebouwd ?

Antwoord :

De brug Sint-Joris-ten-Distel te Beernem zal herbouwd worden bij gelegenheid van de moderniseringswerken die zullen uitgevoerd worden om het kanaal bevaarbaar te maken voor schepen van 2.000 ton. De bedoelde brug bevindt zich inderdaad op een plaats waar het kanaal moet verbeterd worden. De vervanging van de thans bestaande brug door een andere halfvaste brug is niet te rechtvaardigen, nu de modernisering van het kanaalvak eerlang zal aangevangen worden.

Question :

Un membre est également intéressé par les problèmes des routes qui franchissent les frontières (Paris-Bruxelles - E 3).

N'existent-il pas des programmes sur le plan international? N'est-il pas possible de joindre au rapport de la Commission, une note à ce sujet?

Réponse :

En ce qui concerne l'autostrade Paris-Bruxelles, le Ministre signale qu'il a repris les pourparlers avec l'Etat Français en vue de rechercher les modalités de la construction sur le plan international de l'autoroute en cause. Des conversations sont en cours.

Ultérieurement le Ministre rencontrera, à ce sujet, son collègue français.

En ce qui concerne les relations avec la Hollande, plusieurs contacts ont eu lieu.

La Commission des Communications de Benelux qui s'est tenue à Bruxelles le 10 novembre 1960 avait mis au point un timing correspondant au programme du département.

Question :

Monsieur le Ministre a fait allusion au barrage de la Rulles destiné à fournir de l'eau industrielle et de l'eau potable tant à la Lorraine belge qu'à la Lorraine française, dont l'économie sidérurgique est en pleine expansion, et qui en a un besoin vital. Cette eau pourrait lui venir du Sud-Luxembourg, moyennant compensations économiques.

D'autres régions du pays, ont sans doute des problèmes d'alimentation en eau potable et industrielle à résoudre. Il est certain qu'il existe dans cette province d'autres grosses possibilités de retenues d'eau. Notamment le grand barrage de Nisramont, envisagé par le prédécesseur de l'actuel Ministre.

Pourrait-on savoir si le Département des Travaux Publics a envisagé déjà l'examen de ce problème très important.

Réponse :

Le projet de construction d'un barrage-réservoir sur la Rulles a été élaboré en commun par la Société Luxembourgeoise d'études et d'expansion économique, et le Comité d'expansion du bassin lorrain français. Le but poursuivi est de fournir de l'eau à la France moyennant certains avantages économiques.

Du point de vue technique qui intéresse directement le département des Travaux publics, l'opération est réalisable.

Cependant l'opportunité d'exécuter ces travaux doit se juger en fonction et du problème des réserves d'eau et du problème de leurs répercussions économiques. Ces différents aspects de la question font l'objet d'un examen approfondi au Département des Affaires économiques.

Question :

Un commissaire constate que les travaux de réalisation de la « Route de la Wallonie », seront financés par l'Etat tandis que pour l'autoroute E 3, un mode de financement spécial par des sociétés est prévu, avec l'intervention des provinces, des communes et de capitaux privés.

Il se demande quelle sera la répercussion de ce financement sur le budget des communes intéressées.

Vraag :

Een lid stelt eveneens belang in de problemen van de wegen die over de grenzen gaan (Parijs-Brussel - E 3).

Bestaan er geen programma's op internationaal vlak? Is het niet mogelijk bij het verslag van de Commissie een desbetreffende nota te voegen?

Antwoord :

Voor de autosnelweg Parijs-Brussel wijst de Minister erop dat hij de besprekingen met de Franse Staat hervat heeft, teneinde de modaliteiten voor de aanleg van de bedoelde autosnelweg op internationaal plan te bepalen. De besprekingen zijn aan de gang.

Later zal de Minister zijn Franse ambtgenoot in dit verband ontmoeten.

Wat de betrekkingen met Nederland betreft, vonden verschillende contacten plaats.

De Commissie voor het Verkeer van Benelux, die te Brussel op 10 november 1960 bijeenkwam heeft een met het programma van het departement overeenkomende timing uitgewerkt.

Vraag :

De Heer Minister heeft gezinspeeld op de gevraagde stuwdam op de Rulles die bestemd is om industrieel en drinkwater te leveren zowel aan Belgisch-Lotharingen als aan Frans-Lotharingen, waarvan de metaaleconomie in volle uitbreiding is en dat er ten eerste behoefte aan heeft. Dit water zou tegen economische compensatie uit Zuid-Luxemburg kunnen komen.

Zonder twijfel hebben andere streken van het land problemen van watervoorziening zowel inzake drinkwater als industrieel water op te lossen. Het is een feit dat in die provincie andere grote mogelijkheden voor het ophouden van water bestaan namelijk de stuwdam te Nisramont die door de voorganger van de huidige Minister werd overwogen.

Heeft het Departement van Openbare Werken er reeds aan gedacht om dit zeer belangrijk probleem te onderzoeken.

Antwoord :

Het ontwerp van het bouwen van een stuwdam op de Rulles werd gemeenschappelijk opgemaakt door de « Société Luxembourgeoise d'études et d'expansion économique » en het « Comité d'expansion du bassin lorrain français ». Het beoogde doel is water te leveren aan Frankrijk behoudens zekere economische voordelen.

Van technisch standpunt uit, dat rechtstreeks het departement van Openbare Werken interesseert, kan dit werk worden verwezenlijkt.

Nochtans moet de wenselijkheid van de uitvoering van deze werken beoordeeld worden in functie én van het probleem der waterreserves én van het probleem van hun economische weerslag. Die verschillende aspecten van de kwestie maken het voorwerp uit van een grondige studie op het departement van Economische Zaken.

Vraag :

Een lid stelt vast dat voor de « Route de Wallonie » de financiering zal geschieden door de Staat, terwijl voor de autosnelweg E 3 een speciale financiering door maatschappijen zal gebeuren, waarbij de provincies, gemeenten en het privé-kapitaal zullen worden betrokken.

Hij stelt zich de vraag welke weerslag die financiering zal hebben op de begroting van de betrokken gemeenten.

Il voudrait également obtenir des précisions sur le système de financement prévu.

Réponse :

D'après le planning des travaux à exécuter par le Fonds des Routes, la priorité absolue sera réservée à la Route de Wallonie dès l'approbation des derniers travaux de l'auto-route Anvers-Liège-Allemagne.

Afin de ne pas retarder la réalisation de l'autoroute E 3, dont l'intérêt économique est indiscutable, il a été envisagé de recourir à un financement spécial par une intercommunale mixte.

Le Ministre réaffirme que, comme il a eu l'occasion de l'exposer au Sénat, les communes ne peuvent finalement supporter aucune charge financière, celle-ci reposant uniquement sur l'Etat.

Question :

Un Commissaire fait remarquer que le très mauvais état du contournement de Saint-Nicolas (Waas) (route n° 14) entre le lieu dit « Ster » et Belsele a déjà soulevé maintes protestations et qu'il est incompréhensible qu'on n'y ait pas effectué les travaux de réfection nécessaires.

Les joints ne sont pas bituminés. Par temps de pluie, la route est constamment sous eau. L'eau s'infiltre à travers les joints sous les dalles de béton. Le béton s'affaisse.

Dés sommes importantes ont été dépensées pour démolir les dalles de béton affaissées. Ces dalles ont été remplacées par du béton armé. Les dalles suivantes s'affaissent à leur tour.

Tous ces frais importants sont superflus si l'on ne réalise pas à bref délai un nouveau revêtement.

La réponse à une question parlementaire signale que ces travaux d'amélioration doivent être exécutés à la charge du Fonds des Routes en 1962. Le Ministre espère que cette décision sera maintenue.

Réponse :

Le contournement de Saint-Nicolas (Waas) a été réalisé suivant des techniques datant d'avant guerre. Cette route ne résiste pas à un trafic toujours plus intense, plus rapide et plus lourd.

Les réparations effectuées au cours des dernières années ne constituaient que des mesures d'urgence. La section de route tout entière, d'une longueur de 13 km, doit être reconstruite selon des conceptions modernes.

Eu égard à l'importance du coût de ces travaux, qui atteindra certainement les 100 millions de francs, il ne sera pas possible d'effectuer ces travaux en 1962.

Question :

Un membre demande quand le Ministre prévoit la suppression du passage à niveau à Couillet-Montignies.

Réponse :

Un crédit de 20 millions était prévu au budget de 1961. Il a cependant dû être supprimé parce que les études nécessaires à l'établissement du complexe d'ouvrages d'art destiné à remplacer le P.N. de Couillet-Montignies, n'étaient pas suffisamment avancées.

Le tracé nouveau doit empiéter dans les installations de deux très importantes industries de la région et les pourparlers que l'Administration a engagés avec ces usines depuis très longtemps viennent seulement d'aboutir.

Hij wenst ook nadere uitleg in verband met het overwogen financieringsstelsel.

Antwoord :

Volgens de planning van de door het Wegenfonds uit te voeren werken, zal een absolute prioriteit voorbehouden worden aan de « Route de Wallonie », zodra de laatste werken van de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitse grens zullen goedgekeurd zijn.

Ten einde de verwezenlijking van de autosnelweg E 3 niet te vertragen, gezien het niet te betwisten economisch belang, werd overwogen een beroep te doen op een speciale financiering door een gemengde intercommunale.

De Minister bevestigt andermaal dat zoals hij in de Senaat heeft uiteengezet, de gemeenten uiteindelijk geen enkele financiële last moeten dragen, gezien deze alleen zal rusten op de Staat.

Vraag :

Een lid laat opmerken dat de zeer slechte toestand van de weg n° 14 omleiding te St-Niklaas, tussen « Ster » en Belsele herhaaldelijk aangeklaagd werd en dat het onbegrijpelijk is waarom hier niet de noodzakelijke herstellingen worden uitgevoerd.

De voegen zijn niet gebitumeerd. Bij regen staat de weg steeds onder water. Het water zijpelt door de voegen onder de betonvlakken. De betonvlakken zinken.

Er werden belangrijke bedragen betaald voor het uitbreken der gezonden betonvlakken. Ze werden vervangen door gewapend beton. De volgende vlakken zinken daarna.

Alle grote kosten zijn overbodig, als er eerlang een nieuw wegdek gemaakt wordt.

In een parlementaire vraag wordt deze wegverbetering voorzien op het Wegenfonds voor 1962. De Minister hoopt dat deze beslissing zal behouden blijven.

Antwoord :

De wegomlegging rond St-Niklaas is volgens vooroorlogse techniek verwezenlijkt. De weg weerstaat niet aan het steeds talrijker, sneller en zwaarder verkeer.

De in de afgelopen jaren verrichte herstellingen zijn slechts noodmaatregelen; het ganse 13 km lange wegvak is volledig volgens moderne opvattingen te reconstrueren.

Gezien de hiermede verbonden grote kosten, die zeker 100.000.000 frank zullen bereiken is het niet mogelijk, het werk in 1962 uit te voeren.

Vraag :

Een lid vraagt tegen wanneer volgens de Minister de overweg te Couillet-Montignies zal afgeschaft zijn.

Antwoord :

Op de begroting van 1961 stond een krediet van 20 miljoen. Het moest evenwel geschrapt worden omdat de nodige studies voor de totstandbrenging van het kunstwerkencomplex dat de overweg te Couillet-Montignies moet vervangen nog niet ver genoeg gevorderd waren.

Het nieuwe tracé loopt gedeeltelijk over terreinen die door de installaties van twee zeer belangrijke nijverheidsinstellingen van de streek zijn ingenomen; de onderhandelingen die het Bestuur reeds zeer lange tijd met die bedrijven voerde, zijn pas nu tot een goed eind gebracht.

Il s'agit donc de commencer, dès à présent, l'étude réelle des ouvrages particulièrement compliqués par suite de la présence toute proche, dans une zone industrialisée de la route 22 parallèle à la ligne de chemin de fer. Après avoir étudié l'ensemble du tracé, il y a lieu de dresser le plan des emprises; les nombreuses expropriations à réaliser exigeront de longs mois, si bien que l'on ne peut raisonnement envisager le début des travaux proprement dits avant 1963.

Question :

Le pont provisoire de Wilrijk doit disparaître aussi vite que possible et on demande quand les plans qui ont été dressés seront mis à exécution.

Réponse :

Le Département a toujours considéré ce pont comme un pont provisoire et a toujours été désireux de construire un ouvrage d'art définitif à cet endroit. Malheureusement, aucune décision n'était prise en ce qui concerne la question de savoir si la voie ferrée Hoboken-Luithagen y existante devait être supprimée ou si elle serait exhaussée.

Le Ministère des Communications s'est livré à une étude en vue du déplacement de la voie ferrée vers le tracé de l'autoroute de petite ceinture d'Anvers. Dès qu'une décision définitive aura été prise et aura été suivie de la suppression de la voie ferrée, la construction d'un ouvrage d'art sous l'« Autolei » pourra être mise à l'étude et sa réalisation, entamée.

Question :

Le terre-plein central de la section de route Breendonck-Tamise est planté d'arbres à haute tige, si bien qu'un automobiliste à qui il arriverait de quitter la chaussée ne pourrait que s'écraser contre un arbre. Sur la section Anvers-Bruxelles, il n'est pas rare de voir le terre-plein central labouré jusqu'aux haies de protection. Généralement, les accidents qui en résultent ne sont pas mortels.

M. le Ministre n'estime-t-il pas que les grandes routes ne devraient pas être plantées d'arbres à haute tige et qu'il serait préférable de n'y prévoir que des écrans de haies ou d'arbustes.

Combien ont coûté les plantations de la section de route considérée ?

Combien ont coûté les plantations de la route n° 4 ?

Réponse :

Les arbres du terre-plein central de cette route de l'Etat se trouvent à une distance suffisante de la chaussée, si bien qu'il ne faut pas surestimer les dangers de collision.

Le Ministre communiquera directement au membre le montant du coût des plantations de la route n° 4 dès qu'il aura obtenu ces renseignements.

Question :

Un commissaire insiste pour que les travaux entamés soient terminés dans le plus bref délai possible.

Il voudrait savoir, à propos, quand sera terminée l'autoroute Anvers-Liège-frontière allemande.

Réponse :

Le Ministre entend poursuivre son action en vue d'achever aussi rapidement que possible les travaux entamés.

Dus moet reeds nu begonnen worden met de werkelijke studie van de kunstwerken, die bijzonder ingewikkeld zijn doordat ze zeer dicht bij de met de spoorlijn evenwijdig lopende weg n° 22 zullen liggen, en zulks in een geïndustrialiseerde streek. Nadat het tracé in zijn geheel bestudeerd zal zijn, moet nog het plan der innemingen worden opgemaakt; er zullen vele maanden nodig zijn om de vereiste talrijke onteigeningen uit te voeren, zodat men er redelijkerwijze niet kan op rekenen dat de eigenlijke werken vóór 1963 zullen aanvangen.

Vraag :

De noodbrug te Wilrijk moet zo spoedig mogelijk verdwijnen en de vraag wordt gesteld wanneer de opgemaakte plans zullen worden uitgevoerd.

Antwoord :

Het Departement heeft steeds de daar bestaande brug als noodbrug beschouwd en heeft steeds geijverd om een definitief kunstwerk aldaar te bouwen. Ongelukkig bleef de vraag steeds onbeantwoord te weten indien de spoorweg Hoboken-Luithagen zou afgeschaft worden ofwel opgehoogd.

Het Ministerie van Verkeerswezen heeft thans een studie gemaakt om deze spoorweg te verleggen naast het tracé van de autosnelweg Kleine Ring te Antwerpen. Zodra een definitieve beslissing getroffen is gevolgd door de afschaffing van deze spoorweg kan het kunstwerk onder de Autolei ingestudeerd en gebouwd worden.

Vraag :

Op het baanvak Breendonck-Temse is het middenpand zodanig met hoogstammige bomen beplant, dat geen enkele automobilist, die toevallig van het baanvak moet afwijken, niet anders kan dan tegen een boom te plletter te rijden. Op het baanvak Antwerpen-Brussel zien we af en toe het middenpunt tot in de afschermdende hagen doorploegd. Dan is dat gewoonlijk zonder dodelijke ongevallen.

Oordeelt de heer Minister, dat de middenpanden van de grote verkeerswegen dicht met hoogstammige bomen moeten beplant worden en zou het niet beter zijn daar enkel afschermdende hagen of struikgewas voorzien ?

Wat heeft bedoeld baanvak aan beplantingen gekost ?

Wat hebben de beplantingen op weg n° 4 gekost ?

Antwoord :

De bomen op de middenberm van deze rijksweg staan op een behoorlijke afstand van de rijbaan, zodat het gevaar voor aanrijding niet moet overschat worden.

De Minister zal zodra mogelijk het lid rechtstreeks het bedrag mededelen van de kostprijs van de beplantingen op Rijksweg n° 4.

Vraag :

Een lid dringt erop aan dat de aangevangen werken zo spoedig mogelijk zouden beëindigd worden.

In dit verband stelt hij de vraag wanneer de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitse grens volledig beëindigd zal worden.

Antwoord :

De Minister zet zijn actie voort er toe strekkende, zo vlug mogelijk de aangevangen werken te beëindigen.

Pour ce qui est de l'autoroute Anvers-Liège-frontière allemande, on espère qu'il sera procédé aux dernières adjudications en 1962 et que les travaux seront terminés en 1964.

Question :

Au sujet de la route n° 1 bis (Anvers-Bruxelles), un commissaire attire l'attention sur le fait que les travaux d'amélioration progressent très lentement. De nombreux accidents de la circulation se produisent.

Le commissaire demande au Ministre de faire un effort pour prévoir à son budget, à partir de 1962, des crédits plus importants pour l'exécution des travaux d'amélioration.

Réponse

Les travaux d'amélioration, ou plutôt de modernisation de la route n° 1 bis (Anvers-Bruxelles) sont en effet indispensables si l'on veut adapter cette importante voie à l'intense circulation qui l'emprunte.

Ces travaux de modernisation requièrent des investissements considérables qui ne peuvent être réalisés pour l'instant dans le cadre des crédits limités dont le département dispose pour l'ensemble des routes du pays, tant pour les routes existantes que pour les nouvelles.

Quoi qu'il en soit, le projet de budget pour 1962 prévoit un montant de 60 millions en vue de la construction de la section Meise-Wolvertem, section dont la modernisation est le plus urgent en raison des accidents de la circulation qui s'y produisent.

Question :

Un membre demande des renseignements quant au crédit prévu pour les expropriations relatives aux travaux d'élargissement de l'Escaut au quartier Saint-Jean à Tournai (luchet d'Antoing).

Pourrait-on savoir quand le montant des expropriations sera définitivement fixé pour chaque propriétaire au luchet d'Antoing.

Où se trouvent indiqués au budget les 60 millions prévus en plus des 57 millions prévus pour les travaux proprement dits ?

Le Ministre pourrait-il dire, quand suivant le timing prévu, le trafic des 1.350 tonnes entre le Borinage et Anvers pourra être réalisé.

Réponse :

Les crédits affectés aux expropriations relatives aux travaux d'élargissement de l'Escaut au quartier Saint-Jean à Tournai sont compris dans le crédit global de l'article 462 afférent aux cours d'eau.

Quant au montant exact des expropriations, cette question ressortit au département des Finances dont relèvent les Comités d'acquisition.

Le trafic des 1.350 tonnes entre le Borinage et Anvers pourra être réalisé dans le courant de 1965.

Question :

Dans sa réponse à une question parlementaire relative à la Durme, le Ministre a déclaré qu'il s'impose de prévoir au barrage du pont dit « Oude brug » à Lokeren, une écluse qui fera office d'écluse de chasse.

Wat de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitse grens betreft, hoopt men dat de laatste aanbestedingen zullen gehouden worden in 1962 en de volledige voltooiing in 1964 zal klaar zijn.

Vraag :

In verband met de weg 1 bis (Antwerpen-Brussel) vestigt een lid de aandacht op het feit dat de verbeteringswerken zeer langzaam vorderen. Talrijke verkeersongevallen doen zich voor.

Hij vraagt de Minister een inspanning te doen om vanaf 1962 meer kredieten voor de verbeteringswerken in zijn begroting op te nemen.

Antwoord :

De verbeteringswerken of liever de moderniseringswerken op de weg n° 1 bis (Antwerpen-Brussel) zijn inderdaad noodzakelijk ten einde deze verkeersader aan te passen aan het intense verkeer op deze weg.

Deze moderniseringswerken vergen een aanzienlijke investering die voor het ogenblik niet kan uitgevoerd worden in het raam van de beperkte kredieten waarover beschikt wordt voor al de wegen van het ganse land, zowel de bestaande als de nieuwe wegen.

Hoe 't ook zij, op het begrotingsontwerp voor 1962 is een bedrag van 60 miljoen uitgetrokken om de bouw van het vak Meise-Wolvertem te verwezenlijken, vak dat het meest dringend te moderniseren is om de verkeersongevallen die er zich voordoen te voorkomen.

Vraag :

Een lid vraagt inlichtingen betreffende het krediet bestemd voor de onteigeningen voor de werken tot verbreding van de Schelde in het « quartier Saint-Jean » te Doornik (« luchet d'Antoing »).

Zou men mogen weten wanneer het bedrag der onteigeningen definitief zal worden vastgesteld voor iedere eigenaar in de wijk « luchet d'Antoing ».

Waar komen op de begroting de 60 miljoen voor buiten de voor de eigenlijke werken ingeschreven 57 miljoen ?

Zou de Minister kunnen zeggen, wanneer — volgens de vastgestelde timing — schepen van 1.350 ton tussen de Borinage en Antwerpen zullen kunnen varen ?

Antwoord :

De kredieten bestemd voor de onteigeningen voor de werken tot verbreding van de Schelde in het « quartier Saint-Jean » te Doornik zijn begrepen in het totaal krediet van artikel 462, dat betrekking heeft op de waterlopen.

Wat betreft het juist bedrag der onteigeningen : deze kwestie behoort tot de bevoegdheid van het departement van Financiën, waarvan de Comités van Aankoop afhangen.

De vaart met schepen van 1.350 ton tussen de Borinage en Antwerpen zal in de loop van 1965 eveneens werkelijkheid worden.

Vraag :

In het antwoord op een parlementaire vraag betreffende de Durme wordt door de Minister medegedeeld dat een sluis op de afdamming der oude brug te Lokeren noodzakelijk is en dat de Durme dient te worden gespoeld.

Or, il n'est rien prévu au budget pour ces indispensables travaux. En attendant, des centaines d'hectares sont saturés d'eau. Le Ministre prévoira-t-il pour 1962, un commencement d'exécution des travaux ?

Réponse :

En ce qui concerne le bassin hydrographique dont les eaux se déversent dans la Durme, en aval de Lokeren, il y a lieu de noter que le programme de travaux qui a été élaboré en vue de combattre le processus d'ensablement de la Durme et d'améliorer l'écoulement des eaux des terrains environnants, prévoit en tout premier lieu l'expropriation du potpolder VIII qui sera aménagé en bassin d'emmaganissement latéral par réalisation de déversoirs. Cette expropriation est en cours. Entretemps, l'administration compétente étudie les problèmes relatifs à la consolidation des digues circulaires et à l'aménagement des déversoirs. Il sera procédé vers la fin de l'année à une adjudication en vue de l'exécution de ces travaux. L'étude du barrage mobile et de la station de pompage du « Oude brug », à Lokeren, est également en cours.

Les crédits nécessaires à l'exécution de ces travaux seront prévus en temps utile dans les propositions budgétaires. Entretemps, il convient de tenir compte de deux problèmes urgents :

a) les niveaux d'eau élevés constituent parfois une source de pertes pour l'agriculture. Pour y remédier, on procède actuellement à l'exhaussement systématique des digues à déversoir, de façon qu'elles atteignent le niveau des autres digues;

b) l'ensablement de nombreuses vannes d'évacuation oblige à aménager des stations de pompage. Ces travaux s'effectuent à l'intervention du département des Travaux publics qui a construit, à la charge des crédits d'entretien ordinaires, quelque huit stations de pompage.

Un groupe de travail qui réunit des techniciens du département de l'Agriculture, de celui des Travaux publics, ainsi que du Service provincial de Flandre orientale étudiera les mesures propres à améliorer le régime hydraulique de la province.

Question :

A la question n° 1 — plan Delta et politique portuaire — du rapport du Sénat, le Ministre a répondu que selon le programme arrêté par l'Administration compétente, un crédit total de 1.200 millions de francs, à répartir sur dix ans, devait être prévu. Ceci pour ce qui concerne la consolidation des digues.

Il n'a été prévu au budget de 1961 qu'un crédit de 10 millions. En 1960, le montant des dépenses s'est élevé à 26.537.000 francs.

Se justifie-t-il de prévoir une somme aussi réduite pour les digues dont beaucoup se sont déjà rompues en 1953.

Reponse :

Le montant de 1.200 millions de francs qui avait été prévu en son temps dans le plan de 15 ans concernant les investissements ne devait pas être destiné uniquement à la consolidation des digues (renforcement et exhaussement) en vertu de l'article 101 de la législation sur les polders, mais aussi à la normalisation de l'Escaut maritime et de ses affluents soumis à la marée.

Pour ce qui concerne les consolidations de digues proprement dites, le département a mis à l'étude un pro-

Er is echter voor dat noodzakelijk werk niets in de begroting te vinden. Intussen worden honderde hectaren waterziek. Zal de heer Minister voor 1962 daarvoor een begin van uitwerking voorzien ?

Antwoord :

Met betrekking tot het hydrografisch gebied dat afwatert in de Durme, afwaarts Lokeren, zij opgemerkt dat het programma van de werken dat opgemaakt werd ter bestrijding van het verzandingsproces van de Durme en ter verbetering van de waterafvoer der omliggende gronden, in de eerste plaats de onteigening voorziet van potpolder VIII, die door middel van overstortdrempels volledig zal ingericht worden als zijdelingse vergaarkom. Deze onteigening is volop aan de gang. Inmiddels bestudeert het bevoegd bestuur de versterking van de ringdijken en het aanleggen der overstortdrempels. Voor deze werken zal nog tegen het einde van het jaar een aanbesteding uitgeschreven worden. De studie van de beweegbare stuw en het pompstation aan de Oude brug te Lokeren is eveneens aan de gang.

De kredieten voor de uitvoering van die werken zullen tijdig opgenomen worden in de begrotingsvoorstellen. In afwachting dient nog rekening te worden gehouden met twee dringende problemen :

a) wegens de hoge waterstanden wordt soms schade veroorzaakt aan de landbouw. Om zulks te vermijden worden nu systematisch de overstortdijken op dezelfde hoogte gebracht als de andere dijken.

b) ingevolge de verzanding van vele afwateringssluissjes, moeten pompstations opgericht worden. Zulks geschiedt door tussenkomst van het departement van Openbare Werken dat, ten bezware van de gewone onderhoudskredieten, een achttal pompstations heeft gebouwd.

Een werkgroep die technici groepeerde van het departement van Landbouw, dat van Openbare Werken evenals van de provinciale dienst van Oost-Vlaanderen, zal de passende maatregelen instuderen om het hydrografisch systeem van de provincie te verbeteren.

Vraag :

Op vraag n° 1. Deltaplan en havenpolitiek van het Senaatverslag geeft de Minister als antwoord : volgens het door het bestuur vastgesteld programma moest een totaal krediet van 1.200 miljoen frank voorzien worden verdeeld over tien jaren. Dit voor de dijkversterkingen.

Er werd enkel een krediet van tien miljoen uitgetrokken op de begroting voor 1961. In 1960 werd 25.537.000 frank uitgegeven.

Is zo'n kleine som wel verantwoord voor de dijken die reeds in 1953 zoveel doorbraken kenden ?

Antwoord .

Het bedrag van 1.200 miljoen frank dat destijds in het ontwerp van 15 jarenplan voor investeringen voorgesteld werd, zou niet allen bestemd zijn voor dijkversterkingen (verzwaren en ophogen) op grond van artikel 101 van de polderwetgeving maar eveneens voor het normaliseren van de Zeeschelde en haar aan tij onderhevige bijrivieren.

Wat de eigenlijke dijkversterkingen betreft, wordt door het departement een uitvoeringsprogramma ingestudeerd,

gramme d'exécution, car on ne pourrait procéder impunément à un exhaussement ou à une consolidation systématiques des digues.

Le crédit de 10 millions de francs figurant au budget extraordinaire de 1961 sera consacré aux travaux de consolidation qu'il faut considérer comme urgents.

Question :

Un membre suggère de prendre contact avec le Ministre des Communications au sujet de la suppression des passages à niveau lorsque le département envisage l'amélioration d'une route importante, telle que Bruxelles-Charleroi par exemple, où de nombreux passages à niveau arrêtent le trafic.

Réponse :

La politique préconisée est suivie quand la S.N.C.B. envisage l'électrification d'une ligne de chemin de fer. A ce moment, une commission (Communications — Travaux Publics) recherche les solutions les meilleures pour la suppression des passages à niveau. Le Ministre cite, à cet égard, l'électrification de la ligne Liège-Namur sur laquelle 21 passages à niveau seront supprimés.

A l'occasion de l'électrification de la ligne Bruxelles-Paris, certains passages à niveau seront aussi supprimés, notamment à Jurbise, à Ruysbroeck et à Hennuyères.

Dans le cas inverse où l'Administration envisage la modernisation d'une route importante, elle prend aussi contact avec la S.N.C.B. afin de supprimer autant que possible les passages à niveau les plus gênants. A titre d'exemple on pourrait citer, pour les travaux en cours sur la route 8, Bruxelles-Tournai, la suppression du passage à niveau de Tournai-Campagne.

Parmi les passages à niveau supprimés sur des itinéraires importants, je signale ceux de Jambes sur la route 4 et de Genappe et Gosselies sur la route 5.

D'autres sont à l'étude et notamment :

- à Thuin sur la route 6;
- à Emptinne sur la route 4;
- à Couillet-Montignies sur la route 22;
- à La Louvière sur la route 55.

Question :

Dans l'exposé très clair qu'il a fait, notamment en ce qui concerne l'autoroute E 3 et le port d'Anvers, le Ministre n'a pas fait mention du pont ou du tunnel de franchissement de l'Escaut à Anvers. Dans ses réponses à des questions parlementaires, il a déclaré que la Commission examine toujours le problème. Pourrait-on savoir combien de réunions ont déjà été consacrées à la question. Il serait souhaitable que la Commission prenne une décision en la matière.

Quel est le nombre de kilomètres de routes de l'Etat dans les provinces flamandes, dans les provinces wallonnes et dans la province de Brabant.

Réponse :

En ce qui concerne le nouvel ouvrage de franchissement de l'Escaut à Anvers, la Commission générale chargée de l'étude de ce problème, créée par arrêté royal, s'est réunie deux fois.

aangezien een systematische verhoging of versterking der dijken niet straffeloos zou kunnen geschieden.

Het krediet van 10 miljoen frank, dat voorkomt in de buitengewone begroting voor 1961 zal intussen besteed worden aan die versterkingswerken, welke als dringend dienen beschouwd te worden.

Vraag :

Een lid stelt voor dat met de Minister van Verkeerswezen besprekingen worden gevoerd nopens de opheffing van overwegen telkens als het departement voornemens is een belangrijke weg te verbeteren, bijvoorbeeld de weg Brussel-Charleroi, waar talrijke overwegen het verkeer hinderen.

Antwoord :

De voorgestelde methode wordt gevolgd wanneer de N.M.B.S. een spoorlijn wil electrificeren. Op het huidige ogenblik zoekt een commissie (Verkeerswezen-Openbare Werken) naar de beste oplossingen voor het opheffen van de overwegen. In dit opzicht vermeldt de Minister de electrificatie van de lijn Luik-Namen, waarop 21 overwegen zullen worden opgeheven.

Bij de electrificatie van de lijn Brussel-Parijs zullen sommige overwegen eveneens verdwijnen, namelijk te Jurbeke, Ruisbroek en Hennuyères.

In het tegenovergestelde geval, d.w.z. wanneer het Bestuur een belangrijke weg wil moderniseren, treedt het eveneens in voeling met de N.M.B.S. om de meest hinderende overwegen zoveel mogelijk te doen verdwijnen. Bij wijze van voorbeeld zou men voor de aan de gang zijnde werken op de weg n° 8 Brussel-Doornik de opheffing van de overweg te Doornik-Campagne kunnen vermelden.

Onder de onlangs op belangrijke wegen opgeheven overwegen is er die te Jambes op de weg n° 4 en Genappe en Gosselies, op de weg n° 5.

Nog andere opheffingen van overwegen zijn in studie, onder meer die

- te Thuin op de weg n° 6;
- te Emptinne op de weg n° 4;
- te Couillet-Montignies op de weg n° 22;
- te La Louvière op de weg n° 55.

Vraag :

In zijn zeer klare uiteenzetting, namelijk in verband met de E 3 weg en de haven van Antwerpen, heeft de Minister geen gewag gemaakt van de brug of de tunnel onder de Schelde. In antwoord op parlementaire vragen, heeft hij meegedeeld dat de Commissie het vraagstuk nog altijd onderzoekt. Zou men het aantal kunnen kennen van de vergaderingen die over dit probleem gehouden werden? Het zou wenselijk zijn dat de Commissie in deze een beslissing zou nemen.

Welk is het aantal kilometers Rijkswegen in de Vlaamse provincies, in de Waalse provincies en in de provincie Brabant?

Antwoord :

Wat de nieuwe Schelde-overgang te Antwerpen betreft, heeft de Algemene commissie belast met de studie van dit probleem, bij koninklijk besluit ingesteld, twee maal vergaderd.

La sous-commission technique créée au sein de la commission générale, s'est réunie en tout six fois. Un travail d'étude très actif a été presté entre ces réunions.

Dans le courant de ce mois, la sous-commission technique soumettra son rapport final à la commission générale.

Le nombre total de kilomètres de routes de l'Etat dans les différentes provinces s'établit comme suit :

Anvers	856 km
Flandre occidentale	1.087 km
Flandre orientale... ..	945 km
Limbourg... ..	902 km
Liège	1.539 km
Luxembourg	1.372 km
Namur	1.405 km
Hainaut	963 km
Brabant	843 km

Question :

Un membre signale que la route, qui relie le bassin de Charleroi au bassin du Centre, est trop étroite.

Il demande au Ministre quand des travaux seront prévus à cette route.

Réponse :

La façon la plus rapide de relier la région du Centre en partant de Charleroi, est de suivre la route 22 Charleroi-Mons jusqu'à Anderlues, puis d'emprunter la route 6 jusqu'à Fayt-lez-Manage, d'où on se rend à La Louvière, Rœulx ou Haine-Saint-Paul par les routes 55 ou 386.

Parmi ces routes, c'est le tronçon Anderlues-Fayt-lez-Manage qui est le plus étroit et qui doit faire l'objet de travaux de modernisation. Le Ministre signale à ce sujet qu'une entreprise est actuellement adjugée pour l'amélioration par élargissement et création de zones de stationnement dans la traversée de Fayt-lez-Manage.

Les autres routes ont des normes largement suffisantes pour le trafic actuel.

Question

Un commissaire aimerait savoir en quoi consistent les travaux de démergement de la vallée de la Haine. Nombre d'hectares, honoraires, montant des subsides, coût des ouvrages d'art.

Réponse :

Les travaux de démergement de la Haine ont essentiellement pour but d'améliorer le régime hydraulique de la Haine en réduisant le volume des eaux à évacuer lors des crues.

Actuellement, quelques nouvelles stations de pompage sont en construction. De nouveaux travaux sont prévus et seront mis en adjudication prochainement.

La vallée de la Basse-Haine, qu'il s'agit de mettre à l'abri des inondations, couvre une superficie de 4.500 Ha.

Cette année, il pourra être accordé, conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 29 mars 1961, des subsides pour un montant de 90 millions de francs. Le taux de ces subsides est fixé à 75 % du montant total des dépenses afférentes :

De Technische subcommissie, in de Algemene Commissie opgericht, vergaderde in het geheel zesmaal. Tussen deze vergaderingen werd zeer actief studiewerk verricht.

In de loop van deze maand zal de Technische subcommissie aan de Algemene commissie haar eindverslag voorleggen.

Ziehier de totale lengte van de Rijkswegen in de onderscheiden provincies :

Antwerpen	856 km
West-Vlaanderen	1.087 km
Oost-Vlaanderen... ..	945 km
Limburg	902 km
Luik	1.539 km
Luxemburg	1.372 km
Namen	1.405 km
Henegouwen	963 km
Brabant	843 km

Vraag :

Een lid deelt mede dat de weg die het bekken van Charleroi met het bekken van het Centrum verbindt, te smal is.

Hij vraagt aan de Minister wanneer er aan deze weg zal worden gewerkt.

Antwoord :

De snelste wijze om de streek van het Centrum vanuit Charleroi te verbinden, bestaat erin de weg 22 Charleroi-Bergen tot Anderlues te volgen en vervolgens van de weg 6 tot Fayt-lez-Manage gebruik te maken, vanwaar men zich naar La Louvière, Rœulx of Haine-Saint-Paul begeeft langs de wegen 55 of 386.

Onder deze wegen is het vak Anderlues-Fayt-lez-Manage het smalste en het is aan dit vak dat er moderniseringswerken moeten worden uitgevoerd. De Minister deelt dienaangaande mede dat thans een toewijzing plaats heeft voor de verbetering door verbreding en aanleg van stationeerzones in het bebouwde kom van Fayt-lez-Manage.

De overige wegen hebben ruimschoots toereikende normen voor het huidige verkeer.

Vraag :

Graag vernam een lid waarin de ontwateringswerken van de Henevallei bestaan. Aantal hectaren — erelonen — bedrag der toelagen — kosten der kunstwerken.

Antwoord :

De ontwateringswerken van de Henevallei hebben hoofdzakelijk tot doel het waterregime van de Hene te verbeteren, in die zin dat het watervolume verminderd wordt dat bij hoge waterstand dient afgevoerd te worden.

Op dit ogenblik zijn enkele nieuwe gemalen in aanbouw. Nieuwe werken werden ontworpen en zullen eerlang aanbesteed worden.

De vallei van de Beneden-Hene die tegen het overstromingsgevaar dient gevrijwaard te worden beslaat een oppervlakte van 4.500 Ha.

Dit jaar kunnen voor 90 miljoen frank toelagen toegerekend worden overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 29 maart 1961. Het bedrag van die toelagen wordt bepaald op 75 % van het totaal bedrag der uitgave tot dekking van de kosten der :

— aux études, aux projets et à la surveillance des travaux;
— aux emprises;
— aux travaux.

Question :

Canal de Charleroi à Bruxelles.

La modernisation du Canal de Charleroi à Bruxelles pose encore plusieurs problèmes techniques. Au nombre de ceux-ci figurent la stabilisation de la tranchée de la Fléchère sur les territoires des communes de Pont-à-Celles, Gouvy, et Godarville et le rachat de la chute de Ronquières.

L'hiver dernier, à la suite de pluies incessantes et diluviennes, la berge de la rive gauche de la tranchée de la Fléchère s'est remise en mouvement, entraînant sur plusieurs centaines de mètres tous les revêtements, drainant des talus, culbutant le chemin de halage et les défenses des berges et réduisant la largeur et le mouillage de la nouvelle cuvette. Pour stabiliser cette berge, de grands travaux et d'importantes dépenses devront être effectués.

M. le Ministre peut-il donner des précisions sur le planning et l'incidence financière de ces travaux ?

A propos de la chute de Ronquières peut-on espérer la confirmation de l'adjudication et du timing fixés par M. Vanaudenhove ?

Réponse :

Le canal de Charleroi à Bruxelles ne sera accessible aux chalands de 1.350 tonnes que le jour de la mise en service du plan incliné de Ronquières; en attendant la navigation des bateaux de 300 tonnes dans la tranchée de la Fléchère ne pose aucun problème et n'est pas mise en péril par les glissements des talus.

Les services du département étudient en ce moment la solution la plus économique qui permettra de stabiliser la berge et de réaliser le profil en travers définitif du canal.

Le coût des travaux ne sera connu que lorsque le choix de la solution aura été fait. Tout permet de croire que celle-ci ne retardera en rien la mise en service du canal modernisé, étant donné que ce sont les travaux du plan incliné de Ronquières qui sont déterminants.

En ce qui concerne cet ouvrage, l'adjudication des travaux de l'équipement électro-mécanique, partie fort importante de cet ouvrage d'art, est annoncée et aura lieu le 28 septembre prochain.

L'adjudication des travaux du génie civil sera lancée dans le cours du dernier trimestre.

Question :

La Sambre.

Le second point litigieux de l'infrastructure caroloré-gienne concerne la Sambre dont la crue de janvier-février 1961 a révélé la situation particulièrement critique de deux points de la vallée : la zone de Châtelet et celle de Farcienne. Si la modernisation fera un grand pas en avant avec la réalisation prochaine du barrage-écluse de Montigny-sur-Sambre, la situation dans la zone de Châtelet ne sera sensiblement améliorée que lorsque la normalisation sera réalisée sur le tronçon aval de ce secteur, travail qui intéresse également au premier chef la zone de Farcienne. Dès lors l'inscription de crédits d'engagement est demandé

— étudiés, ontwerpen en toezicht op de werken:

— grondinnemingen;
— werken.

Vraag :

Kanaal van Charleroi naar Brussel.

De modernisering van het kanaal van Charleroi naar Brussel stelt nog verscheidene technische problemen, waaronder de stabilisering van de ingraving te La Fléchère op het grondgebied van de gemeenten Godarville, Gouvy en Pont-à-Celles, en het overwinnen van het verval te Ronquières.

Vorige winter is de linkeroever van de ingraving te La Fléchère ingevolge onophoudende en overvloedige regens terug in beweging gekomen. Hij heeft over verscheidene honderden meters al de bekledingen meegesleurd, de taluds ondermijnd, het jaagpad en de oeververdedigingen overhoop geworpen en de breedte en de waterdiepte van het nieuwe kanaalbed vermindert. Om deze oever te stabiliseren zullen grote werken en belangrijke uitgaven moeten worden gedaan.

Kan de heer Minister bijzonderheden verstrekken over de planning en de financiële weerslag van die werken ?

Mag men, wat het verval te Ronquières betreft, hopen op de bevestiging van de aanbesteding en timing die door de heer Van Audenhove werden vastgesteld ?

Antwoord :

Het kanaal van Charleroi naar Brussel zal voor de schepen van 1.350 ton eerst bevaarbaar zijn op de dag van de indienststelling van het hellend vlak te Ronquières; in afwachting stelt de vaart met schepen van 300 ton in de ingraving te La Fléchère geen problemen en wordt ze niet in gevaar gebracht door de taludsverschuivingen.

De diensten van het departement bestuderen op dit ogenblik de meest economische oplossing die het mogelijk zal maken de oever te stabiliseren en het definitief dwarsprofiel van het kanaal tot stand te brengen.

De kostprijs der werken zal slechts gekend zijn als de keuze van de oplossing gedaan is. Alles laat toe te geloven dat deze in niets het indienststellen van het gemoderniseerd kanaal zal vertragen, gezien het de werken van het hellend vlak van Ronquières zijn, die doorslaand zijn.

Wat het kunstwerk aangaat, werd de aanbesteding van de electromechanische uitrusting, die een zeer belangrijk deel van dit kunstwerk vormt, aangekondigd en deze zal op 28 september aanstaande plaats hebben.

De aanbesteding van de werken van burgerlijke bouwkunde zal in de loop van de laatste trimester gehouden worden.

Vraag :

De Samber.

Het tweede zwakke punt van de infrastructuur van de streek van Charleroi is de Samber. De vloed van januari-februari 1961 heeft de uiterst kritieke toestand van twee punten in de vallei : de zone van Châtelet en die van Farcienne, aangetoond. Zo de modernisering een grote stap vooruit zal zijn met de aanstaande verwezenlijking van het stuwwerk te Montigny-sur-Sambre, zal de toestand in de zone van Châtelet daarentegen eerst dan werkelijk verbeteren wanneer de normalisering van het vak beneden deze sector zal tot stand gebracht zijn; dit werk is voor de streek van Farcienne eveneens van het grootste belang. Er

pour cette normalisation qui comporte la construction du barrage-écluse de Roselies et la modernisation du tronçon « Passage du Carabinier-barrage-écluse de Roselies ».

Un planning de réalisation en ce qui concerne la Basse-Sambre a été déterminé par l'Administration des Travaux Publics, suivant lequel la normalisation de la rivière doit être terminée simultanément avec le calibrage du Canal de Charleroi.

Quand les travaux réclamés ci-dessus et les projets de travaux figurant au projet de 1961 seront-ils adjugés pour appliquer ce programme ?

Réponse :

En ce qui concerne les travaux à réaliser sur la Sambre, ceux compris dans la section Châtelineau-Tamines seront entamés au printemps 1962 par la construction du barrage-écluse de Roselies qui sera terminé durant l'été 1964.

Suivant le programme établi par l'Administration, la normalisation de la Sambre pourra être terminée dans le courant de 1966.

Le Ministre mettra tout en œuvre pour avancer cette date de manière à la faire coïncider avec la mise en service du canal modernisé Charleroi-Bruxelles.

Question

Travaux à Tournai.

Tournai est la ville la plus sinistrée de Belgique. Son Hôtel de Ville est détruit depuis 1940 et sa reconstruction est laborieuse et est loin d'être achevée.

Le port fluvial attend son équipement d'infrastructure. L'entrepôt détruit depuis 1940 sera prochainement adjugé.

Le Ministre pourrait-il dire où en sont les subsides promis ou accordés pour ces divers travaux.

Réponse :

1) *Reconstruction de l'Hôtel de ville.*

La promesse ferme de subsides (partie dommages de guerre et partie travaux nouveaux) a été allouée en octobre 1955.

Au cours de l'exécution des travaux, il est apparu que le projet présentait de nombreuses lacunes.

La mise au point des documents s'est avérée très longue, notamment du fait que l'auteur du projet était décédé entre-temps et qu'un autre architecte a dû être chargé de nouvelles études.

Les documents modificatifs ont été dressés par parties, au point que plus de quarante avenants ont été transmis au Département.

Ces avenants partiels se complètent mutuellement et leur examen a nécessité plusieurs demandes de renseignements complémentaires.

Actuellement cet examen est en voie d'aboutir, de sorte qu'une décision à leur sujet pourra intervenir à bref délai.

2) *Équipement (voirie et égouts) au quartier industriel du port fluvial.*

La promesse ferme de subsides vient d'être signée.

wordt dan ook gevraagd de vastleggingskredieten in te schrijven voor die normalisering, die het bouwen van het stuwcomplex van Roselies en de modernisering van het vak « Passerelle du Carabinier-stuwcomplex van Roselies » omvat.

Voor de Beneden-Samber werd door het Bestuur van Openbare Werken een uitvoeringsplanning opgemaakt. Volgens deze planning moet de normalisering van de rivier gelijktijdig met het kalibreren van het kanaal van Charleroi beëindigd worden.

Wanneer zullen de hierboven aangevraagde werken en de ontwerpen van werken die in het ontwerp voor 1961 voorkomen aanbesteed worden ter uitvoering van dit programma ?

Antwoord :

Wat de werken betreft die op de Samber moeten worden verwezenlijkt, zullen die van het vak Châtelineau in de lente van 1962 worden aangevat met het bouwen van het stuwcomplex te Roselies, dat in de zomer van 1964 zal voltooid zijn.

Volgens het door het Bestuur opgemaakte programma zal de normalisering van de Samber in de loop van 1966 kunnen worden beëindigd.

De Minister zal alles in het werk stellen om die datum te vervroegen ten einde hem te laten samenvallen met het in dienst stellen van het gemoderniseerd kanaal Charleroi-Brussel.

Vraag :

Werken te Doornik.

Doornik is de meest geteisterde stad in België. Het stadhuis is sinds 1940 vernield en zijn wederopbouw is moeizaam en ver van voltooid.

De rivierhaven wacht op haar infrastructuuruitrusting. Het entrepot, dat sedert 1940 vernield is, zal eerstdaags worden aanbesteed.

Zou de Minister kunnen zeggen hoever het staat met de belofte of verleende subsides voor die verschillende werken ?

Antwoord :

1) *Wederopbouw van het stadhuis.*

De vaste belofte van subsidies (gedeeltelijk oorlogsschade en gedeeltelijk nieuwe werken) werd in oktober 1955 getekend.

Gedurende de uitvoering der werken is gebleken dat het ontwerp talrijke leemten vertoonde.

De werking van de stukken is van zeer lange duur gebleken, namelijk omdat de ontwerper intussen was overleden en er een andere architect met nieuwe studies moest worden belast.

De wijzigende stukken werden bij gedeelten opgemaakt, zodat meer dan veertig bijvoegsels aan het Departement werden overgemaakt.

Die gedeeltelijke bijvoegsels vullen elkaar aan en hun onderzoek heeft verscheidene vragen en aanvullende inlichtingen vereist.

Thans is dit onderzoek bijna geëindigd, zodat een beslissing dienaangaande binnenkort mag worden verwacht.

2) *Uitrusting (wegen en riolen) in de industriële wijk van de rivierhaven.*

De vaste belofte van subsidies werd zopas getekend.

3) *Construction d'un entrepôt public.*

La promesse de principe relative au gros-œuvre allouant (100 %) 12.443.933 francs, à titre de réparation des dommages de guerre a été notifié au Gouverneur du Hainaut le 1^{er} juin 1961.

La date d'ouverture des soumissions doit être fixée par la ville de Tournai.

Question :

En ce qui concerne les travaux subsidiés effectués aux routes et à des bâtiments, un Commissaire demande au Ministre de lui fournir, par province, une liste des travaux dont l'exécution est prévue pour 1961.

Réponse :

Le Ministre fera dresser cette liste par son Administration et l'enverra directement à l'honorable Membre.

Question :

En ce qui concerne les subsides pour écoles communales et provinciales, un membre désire savoir s'il existe au Département encore des dossiers non approuvés et si les crédits utilisés de 1960 ont été reportés.

Réponse :

Le Ministre déclare que les dossiers transmis à son département par le Ministre de l'Education Nationale sont approuvés dans le plus bref délai et qu'à ce jour aucun dossier reste en instance.

Le crédit de 119.000.000 francs non utilisés en 1960 a été reporté en 1961.

Question :

Un Commissaire insiste pour que l'examen des plans d'urbanisation soit accéléré. Il faut parfois attendre des années un arrêté royal et il en résulte une augmentation énorme de la valeur des terrains, si bien que les plans doivent être modifiés en se plaçant à un point de vue différent.

Réponse :

Le Ministre promet de prendre des mesures pour que les plans d'urbanisation en question soient traités avec plus de célérité.

Question :

En ce qui concerne les deux régions-tests, à savoir le Borinage d'une part et le sud de la Campine et le Hageland d'autre part, un Commissaire a l'impression que les travaux prévus ont subi des retards.

Il voudrait savoir quel a été le montant des dépenses en 1960 et 1961 et ce qui est prévu pour l'avenir en faveur de ces deux régions-tests.

Réponse :

En ce qui concerne les deux régions-tests (Borinage-Hageland et sud de la Campine), les travaux en cours n'ont subi pratiquement aucun retard.

3) *Bouw van een openbaar entrepot.*

De principiële belofte betreffende de ruwbouw, die 12.443.933 frank toekent (100 %) als herstelling van oorlogsschade, werd op 1 juni 1961 ter kennis van de Gouverneur van Henegouwen gebracht.

De datum van opening der overschrijvingsbiljetten moet door de stad Doornik worden bepaald.

Vraag :

Inzake de gesubsidieerde wegwerken en gebouwen vraagt een lid aan de Minister een lijst te bezorgen per provincie van die werken waarvan de uitvoering in uitzicht is gesteld voor 1961.

Antwoord :

De Minister zal de lijst door zijn Bestuur laten opmaken en ze aan het lid rechtstreeks tezenden.

Vraag :

In verband met de subsidies voor de scholen afhangende van de gemeenten en provincies, wenst een lid te weten hoeveel dossiers bij het departement nog dienen goedgekeurd en of de niet opgebruikte kredieten van 1960 overgedragen werden.

Antwoord :

De Minister verklaart dat alle dossiers betreffende subsidies voor de scholen, bij zijn departement onmiddellijk worden afgehandeld wanneer het Ministerie van Nationale opvoeding ze aan zijn departement doet toekomen.

Het in 1960 niet opgebruikte krediet van 119 miljoen fr. werd naar de begroting van 1961 overgedragen.

Vraag :

Een lid dringt aan opdat de afhandeling van de urbanisatieplannen zouden bespoedigd worden. Men moet soms jaren wachten op een koninklijk besluit met het gevolg dat de waarde van de gronden aanzienlijk stijgt en de plannen wegens andere concepties weer moeten gewijzigd worden.

Antwoord :

De Minister belooft de maatregelen te treffen opdat de bedoelde urbanisatieplannen met meer spoed zouden worden afgehandeld.

Vraag :

In verband met de twee testgebieden, te weten de Borinage en de Zuiderkempens-Hageland, heeft een lid de indruk dat de ontworpen werken vertraagd worden.

Hij wenst te weten wat in 1960 en 1961 uitgegeven werd en wat ook nog voorzien wordt voor beide testgebieden.

Antwoord :

Voor de twee testgebieden (Borinage-Hageland Zuiderkempens) ondergaan de aan de gang zijnde werken praktisch geen vertraging.

Borinage (Ghlin-Baudour) :

Crédit total... .. fr.	167.000.000
Crédit engagé	± 120.000.000
Reste	± 47.000.000

Hageland — sud de la Campine :

Aarschot :

Crédit total... .. fr.	9.250.000
Crédit engagé	6.150.000
Reste	3.100.000

Tessenderlo :

Crédit total... .. fr.	70.000.000
Crédit engagé	± 53.000.000
Reste	± 17.000.000

Olen, Oevel, Geel :

Crédit total... .. fr.	153.000.000
Crédit engagé	± 120.000.000
Reste	± 33.000.000

Question :

Un Commissaire demande au Ministre des explications au sujet de l'aménagement du parc industriel de Ghlin-Baudour, dans le Borinage. Acquisition de terrains et travaux d'équipement — 46.400.000 francs —. L'Etat paie-t-il également les terrains ? Sous quelle forme les subsides sont-ils accordés ?

Réponse :

Le Borinage, ainsi que le Hageland et le sud de la Campine, ont été choisis comme régions-tests à la fin de 1958. Cela signifie que les zones industrielles de ces deux régions doivent être équipées par l'Etat.

Dans le cas du Borinage, l'équipement de Ghlin-Baudour a été pris en charge par l'Etat. Un crédit de 120,6 millions, réparti comme suit, a été prévu en 1960 :

Expropriations zone nord fr.	110.000.000
Expropriations zone sud ...	10.000.000
Etudes des égouts	600.000
	120.600.000

Au moins 75 % de ces 120 millions destinés aux expropriations sont récupérables par vente de terrains industriels.

En 1961, 46,4 millions ont été inscrits à l'article 61.563 (Budget Urbanisme et Aménagement du Territoire) pour la poursuite des expropriations et des travaux d'équipement. D'autre part, en 1961, 45 millions ont été prévus pour les voies hydrauliques, en vue de l'aménagement d'un port intérieur, et 20 millions au Fonds des Routes pour des travaux routiers et la construction d'un pont.

Borinage (Ghlin-Baudour) :

Totaal krediet fr.	167.000.000
Vastgelegd	± 120.000.000
Blijft	± 47.000.000

Hageland-Zuiderkempen :

Aarschot :

Totaal krediet fr.	9.250.000
Vastgelegd	6.150.000
Blijft	3.100.000

Tessenderlo :

Totaal krediet fr.	70.000.000
Vastgelegd	± 53.000.000
Blijft	± 17.000.000

Olen, Oevel, Geel :

Totaal krediet fr.	153.000.000
Vastgelegd	± 120.000.000
Blijft over	% 33.000.000

Vraag :

Een lid vraagt aan de heer Minister uitleg in verband met het aanleggen van het industriepark te Ghlin-Baudour in de Borinage. Aankoop van gronden en uitrustingswerken — 46.400.000 frank —. Worden de gronden ook door de Staat betaald ? In welke vormen worden de toe-lagen toegekend ?

Antwoord :

De Borinage, zoals Hageland-Zuiderkempen werden, einde 1958 gekozen tot testgebieden. Dit wil zeggen dat beide gebieden, wat hun industriezones betreft, moeten uitgerust worden door de Staat.

In het geval van de Borinage werd de uitrusting van Ghlin-Baudour ten laste genomen door de Staat. Hiervoor werd in 1960 een krediet ingeschreven van 120,6 miljoen onderverdeeld als volgt :

Onteigeningen Zone Noord fr.	110.000.000
Onteigeningen Zone Zuid ...	10.000.000
Studie riolering	600.000
	120.600.000

Van die 120 miljoen bestemd voor onteigening is minstens 75 % terugvorderbaar door verkoop van nijverheidsgronden.

In 1961 werden 46,4 miljoen ingeschreven op artikel 61.563 (Begroting Stedebouw en Ruimtelijke ordening) voor verdere onteigening en uitrusting. Terwijl in 1961 voor de waterwegen 45 miljoen werden uitgetrokken voor de inrichting van een binnenhaven en 20 miljoen op het Wegenfonds voor wegwerken en het bouwen van een brug.

Question :

Un commissaire fait remarquer que le chemin vicinal de grande communication longeant le Rupel est très étroit et est soumis à un trafic exceptionnellement intense en raison de l'existence d'installations industrielles.

Quand ce chemin vicinal sera-t-il repris dans la voirie de l'Etat ?

Réponse :

Pour des raisons financières et d'organisation, le régime prévoyant la reprise massive de toutes les routes de quelque importance gérées par des administrations subordonnées a été abandonnée.

Il est possible que le chemin vicinal longeant le Rupel présente une grande importance au point de vue intercommunal et régional, mais il ne paraît pas que sa reprise dans le réseau de routes de l'Etat s'impose.

Question :

Certaines communes ont obtenu un subside plus élevé. Un membre demande d'obtenir la liste des communes qui ont bénéficié de cet avantage avec indication des sommes octroyées.

Il voudrait également connaître la composition de la Commission qui se prononce au sujet du montant du subside, avec indication du rôle linguistique et même de la couleur politique des membres de cette commission.

Réponse :

Les renseignements seront communiqués directement au membre, la liste demandée ne pouvant être établie immédiatement.

Question :

Un membre demande des renseignements concernant les dossiers de travaux de réparation de dommages de guerre de 1940, introduits depuis des années, pour un certain nombre d'églises à Tournai et dans la région.

Un dossier urgent, à cause des accidents possibles pour la circulation, est celui de l'église Ste-Marguerite à Tournai.

Le membre demande au Ministre de lui faire savoir quand tous ces subsides « dommages de guerre » seront liquidés.

Réponse :

Les dossiers d'églises suivants sont en instance :

- 1) Toiture de l'église Ste-Marguerite;
- 2) Restauration de l'église St-Jacques;
- 3) Restauration de l'église cathédrale.

Il s'agit de réparations de dommages de guerre. Il ne pourra être statué sur leur sort qu'après le vote par le parlement, de l'augmentation du crédit dommages de guerre.

Question :

Equipements urbains. — 300 millions prévus.

En 1959 grâce à une accumulation de crédits de 100 millions 800 immeubles sociaux seulement n'étaient pas équipés. A la fin de cette année plus de 3.000 bâtiments reste-

Vraag :

Een lid laat opmerken dat de buurtweg van groot verkeer langs de Rupel zeer smal is en een uitzonderlijk verkeer kent in verband met de plaatselijke industrie.

Wanneer wordt die buurtweg opgenomen in de Rijkswegen ?

Antwoord :

Inzake de overname van wegen, beheerd door ondergeschikte besturen, wordt, om financiële en organisatorische redenen, het stelsel, waarbij een massale overname voorzien was van alle iets of wat belangrijke wegen, niet meer gehuldigd.

De buurtweg langs de Rupel kan wel van groot intercommunaal en regionaal belang zijn; de opname in het net der Rijkswegen schijnt zich nochtans niet op te dringen.

Vraag :

Aan sommige gemeenten werd een hogere toelage toegewezen. Het lid verzoekt de lijst te bekomen van die begunstigde gemeenten met de toegekende bedragen.

Hij wenst ook de samenstelling van de commissie te bekomen die beslist over het bedrag van de toelage, met vermelding van de taalrol en zelfs de politieke kleur van de leden van de commissie.

Antwoord :

De gewenste inlichtingen zullen het lid rechtstreeks worden toegestuurd, gezien de gevraagde lijst niet onmiddellijk kan worden verstrekt.

Vraag :

Een lid vraagt inlichtingen nopens de dossiers betreffende werken tot herstelling van in 1940 geleden oorlogsschade die reeds lang geleden werden ingediend voor een zeker aantal kerken te Doornik en in de omgeving.

Er is een dossier bij, dat dringend moet worden behandeld wegens mogelijke verkeersongevallen, namelijk dat van de Sint-Margarethakerk te Doornik.

Het lid vraagt de heer Minister hem mede te delen wanneer al die subsidies voor « oorlogsschade » uitbetaald zullen worden.

Antwoord :

De volgende kerkdossiers zijn nog in behandeling :

- 1) Dak van de Sint-Margarethakerk;
- 2) Herstelling van de Sint-Jacobskerk;
- 3) Herstelling van de kathedraal.

Het gaat hier om herstel van oorlogsschade en een beslissing hieromtrent kan slechts genomen worden nadat het parlement de kredietverhoging zal hebben goedgekeurd.

Vraag :

Uitrusting van stadswijken. — Krediet van 300 miljoen.

In 1959 waren dank zij een kredietverhoging van 100 miljoen slechts 800 volkswoningen niet uitgerust. Op het einde van dit jaar bleven meer dan 3.000 gebouwen on-

ront inoccupés faute d'équipement, d'où une perte annuelle de locations, de dégradations d'environ 20 millions.

Avec le système de la promesse d'acquisition, tout retard dans l'équipement va placer les sociétés immobilières dans une situation extrêmement critique, étant donné que les prêts sont faits pour 2 ans seulement. Il en résulte une perte et une vente défavorables.

Il y a donc lieu de construire l'équipement avant ou pendant la construction des habitations, comme c'est le cas à l'étranger et même parfois dans le pays.

Une augmentation de 100 millions au budget de 1961 est donc nécessaire.

Réponse :

Le Ministre s'occupe de cette situation depuis son arrivée au Département et cherche une solution. Il sollicitera aussi, si nécessaire, des crédits supplémentaires.

Question :

Un membre attire l'attention du Ministre sur la situation des bâtiments de l'État et insiste pour que des crédits plus importants soient réservés à l'entretien de ces bâtiments.

Réponse :

Le Ministre connaît cette situation.

Les crédits pour l'entretien des bâtiments sont insuffisants et chaque année des crédits plus élevés ont été sollicités.

Question :

Un Commissaire attire l'attention du Ministre sur la nécessité de prendre les mesures voulues pour que les dossiers d'adjudication puissent être approuvés dans un délai ne dépassant pas les 90 jours.

Il est déplorable de voir une adjudication refusée après 90 jours et de devoir recommencer toute la procédure. Souvent il est vain d'insister.

Réponse :

Le Ministre promet de faire examiner cette question et de prendre les mesures voulues pour remédier à la situation incriminée.

Question :

Déplacement de la prison de Charleroi à Jamioulx. Les plans sont terminés et approuvés. Où en est-on ? Il est grand temps de démolir ces bâtiments vétustes et insalubres.

Réponse :

Le déplacement de la prison de Charleroi à Jamioulx est décidé. A cet égard un avant-projet a été dressé et approuvé en novembre 1956.

L'estimation des travaux est de 91.273.200 francs.

Or, il n'a pas été possible depuis 1956 de réserver dans les propositions budgétaires un crédit pour la réalisation de travaux de construction du nouveau bâtiment.

C'est la raison pour laquelle il n'a pas été possible jusqu'à présent de procéder à la démolition des bâtiments vétustes qui, par ailleurs ne pourra se faire que lorsque la nouvelle prison de Jamioulx sera réalisée.

bezet wegens het ontbreken van de uitrusting, wat een huurverlies en een waardevermindering van ongeveer 20 miljoen veroorzaakte.

Met het stelsel van de « belofte van aankoop », zal elke vertraging in de uitrusting de maatschappijen voor onroerende goederen in een zeer kritische toestand plaatsen, daar de leningen slechts voor 2 jaar worden toegekend. Minder verkopen en waardevermindering zijn hiervan het gevolg.

Vandaar de noodzakelijkheid de uitrusting vóór of gedurende het bouwen der woningen aan te brengen. Zulks wordt gedaan in het buitenland en werd ook soms in ons land toegepast.

Een verhoging van 100 miljoen in de begroting voor 1961 is dus noodzakelijk.

Antwoord :

De Minister houdt zich met die toestand bezig sinds zijn ambstaansvaarding en streeft een oplossing na. Hij zal ook, indien nodig, de vereiste bijkredieten aanvragen.

Vraag :

Een lid vestigt de aandacht van de Minister op de erbarmelijke toestand van de Rijksgebouwen en dringt erop aan dat meer kredieten hiervoor zouden worden uitgetrokken.

Antwoord :

De Minister kent deze toestand.

De kredieten voor het onderhoud van de Rijksgebouwen zijn ontoereikend en elk jaar wordt ernaar gestreefd, op de gewone begroting een kredietverhoging te bekomen.

Vraagt :

Een lid vestigt de aandacht van de Minister op de noodzakelijkheid, minstens binnen 90 dagen, de goedkeuring der aanbestedingsdossiers mogelijk te maken.

Het is treurig een aanbesteding na 90 dagen te zien weigeren en de hele procedure weer opnieuw te moeten herbeginnen. Aandringen helpt vaak niet veel.

Antwoord :

De Minister belooft deze aangelegenheid te laten onderzoeken en de passende maatregelen te treffen opdat de aanklaagde toestand zou worden verbeterd.

Vraag :

Verplaatsing van de gevangenis van Charleroi naar Jamioulx. De plannen zijn voltooid en goedgekeurd. Hoe ver staat de zaak ? Het is hoog tijd dat die bouwvallige, ongezonde gebouwen afgebroken worden.

Antwoord :

Er is besloten de gevangenis van Charleroi naar Jamioulx te verplaatsen en in verband hiermede werd een voorontwerp opgemaakt en goedgekeurd in november 1956.

De raming der uitgaven beloopt 91.273.200 frank.

Sedert 1956 was het echter onmogelijk in de begrotingsvoorstellen een krediet in te voegen voor de uitvoering van de werken tot oprichting van het nieuwe gebouw.

Daarom is het, dat tot nog toe niet kon worden begonnen met het afbreken van de oude gebouwen, wat trouwens niet kan geschieden voordat de nieuwe gevangenis te Jamioulx klaar is.

Question :

Un membre rappelle que le prédécesseur du Ministre actuel avait engagé un personnel nombreux habitant l'agglomération de Diest. Il paraît même que certaines de ces personnes sont invalides.

Quelles sont les mesures que le Ministre compte prendre à cet égard.

Réponse :

Le Ministre examinera cette question.

Question :

On se plaint au sujet de la lenteur avec laquelle travaillent les Comités d'Acquisitions. Un membre demande de prendre des mesures à ce sujet.

Réponse :

Le Ministre insistera auprès de son collègue des Finances afin que soient étouffés les Comités d'Acquisitions.

Question :

Un Commissaire fait remarquer qu'à la suite de l'extension des travaux routiers, on exige de plus en plus des Directions provinciales. Le Ministre pourrait-il fournir un tableau comparatif de la composition des directions provinciales il y a 10 ans et actuellement ? Le Ministre n'estime-t-il pas lui aussi que l'effectif de certaines de ces directions devrait être complété si l'on veut qu'elles soient en mesure de fournir un travail efficace ?

Réponse :

Le Ministre fournit le tableau demandé. Toutefois, il attire l'attention sur le fait qu'il s'agit en l'occurrence de ce qui est prévu au cadre. Tous les emplois prévus ne sont pas occupés, notamment en ce qui concerne les ingénieurs et le personnel dessinateur.

Le Ministre a chargé son administration de procéder, avant la fin de l'année à une révision du cadre.

*Administration des routes.**Composition des directions provinciales.*

Grades	Cadre 1946	Cadre 1955
Ingénieur en chef-directeur des ponts et chaussées	9	9
Ingénieur principal	9	—
Ingénieur	18	—
Ingénieur des ponts et chaussées	—	34
Conducteur	87	90
Contrôleur de travaux	62	58
Opérateur-topographe	—	10
Surveillant de travaux	63	127
Chef de bureau-dessinateur	9	9
Dessinateur principal	9	9
Dessinateur spécialiste	9	—
Dessinateur	8	33
Dessinateur-adjoint	15	60
Chef de bureau	9	9
Sous-chef de bureau	10	10
Traducteur-adjoint	—	1
Rédacteur-comptable	12	8

Vraag :

Een lid herinnert eraan dat door de voorganger van de huidige Minister, talrijke personeelsleden uit de agglomeratie van Diest werden aangeworven. Zelfs zekere invalide personen zouden tewerkgesteld zijn.

Welke maatregelen denkt de Minister in dit verband te nemen ?

Antwoord :

De Minister zal deze aangelegenheid nader onderzoeken.

Vraag :

Talrijke klachten worden genoteerd in verband met de vooruitgang van de onteigeningscomités. Deze zouden sneller moeten werken en een lid nodigt de Minister uit daartoe maatregelen te nemen.

Antwoord :

De Minister zal zijn ambtgenoot van Financiën aandringen om meer personeel aan de aankoopcomités te verschaffen.

Vraag :

Er wordt tengevolge van de uitbreiding der wegwerken steeds meer gevraagd van de Provinciale Directies. Zou de Minister me een vergelijkende tabel kunnen geven van de samenstelling der Provinciale directies voor 10 jaren en nu ? Is de Minister niet van oordeel, dat verschillende van die directies moeten aangevuld worden opdat ze efficiënt werk zouden kunnen leveren ?

Antwoord :

De Minister verstrekt de gevraagde tabel. Hij vestigt evenwel de aandacht op het feit dat het hier gaat om wat voorzien werd door het kader. Niet alle voorziene betrekkingen zijn bezet o.a. wat betreft de ingenieurs en het tekenpersoneel.

De Minister heeft zijn bestuur opdracht gegeven vóór het einde van het jaar tot een kaderaanpassing over te gaan.

*Bestuur der wegen.**Samenstelling der provinciale directies.*

Graden	Kader 1946	Kader 1955
Hoofdingenieur — directeur van bruggen en wegen	9	9
E.a. ingenieur	9	—
Ingenieur	18	—
Ingenieur van bruggen en wegen	—	34
Conducteur	87	90
Werkcontroleur	62	58
Opnemer-topograaf	—	10
Werkopzichter	63	127
Bureauchef-tekenaar	9	9
E.a. tekenaar	9	9
Tekenaar specialist	9	—
Tekenaar	8	33
Hulptekenaar	15	60
Bureauchef	9	9
O/Bureauchef	10	10
Adjunkt-vertaler	—	1
Opsteller-rekenplichtige	12	8

Grades	Cadre 1946	Cadre 1955
Rédacteur	60	98
Commis	36	41
Sténodactylographe	10	14
Dactylographe	20	28
Classeur	9	9
Téléphoniste	—	1
Cantonnier des routes - chef d'équipe	527	527
Gardien	38	39
Chef-gardien	2	3
Personnel de maîtrise, gens de métier et de service	700	1.187
Chef des services des plantations	2	1
Chef-jardinier	6	7
Jardinier	16	57
Brigadier-jardinier	—	18

Question :

Concernant les travaux subsidiés, un membre demande au Ministre de répartir, d'une manière égale, entre les parties flamandes et wallonnes du pays les crédits disponibles.

Il demande au Ministre de connaître les critères qu'il envisage d'appliquer pour l'octroi des subsides.

Il désire également obtenir du Ministre le montant des subsides distribués par province en 1960.

Réponse :

Les renseignements demandés seront communiqués directement au membre dès que possible, ceux-ci ne pouvant être obtenus immédiatement.

Question :

Un membre interroge le Ministre au sujet de la nouvelle liaison Charleroi vers la Sambre et le Sud de la région.

Des crédits ont été prévus et régulièrement supprimés aux budgets de 1958, 1959 et 1960. Par contre on constate qu'aucun crédit n'a été prévu au budget de 1961. Ce travail revêt une grande importance dans l'infrastructure de notre région industrielle de 1/2 millions d'habitants.

Le Ministre pourrait-il dire pour quand ces travaux sont prévus ?

Réponse :

Un crédit de 20 millions est prévu au projet de budget de 1962 pour l'exécution d'une tranche des travaux qui doivent permettre la liaison du nouveau pont du « Viaduc » au pont de la Villette sur le chemin de fer.

Question :

Un Membre demande des explications au sujet :

1) de la route de l'Etat n° 60 (Termonde-Alost) :

— rectification à Hofstade : 10 millions sont prévus au budget pour les expropriations.

Quels sont les obstacles qui s'opposent à une réalisation rapide ?

Graden	Kader 1946	Kader 1955
Opsteller	60	98
Klerk	36	41
Steno-typiste	10	14
Typist	20	28
Klasseerder	9	9
Telefonist	—	1
Kantonier der wegen-ploegbaas	527	527
Wachter	38	39
Hoofdwachter	2	3
Meesters-, vak- en dienstpersoneel	700	1.187
Hoofd van de dienst der plantsoenen	2	1
Hoofdtuinier	6	7
Tuinier	16	57
Voorman-tuinier	—	18

Vraag :

In verband met de gesubsidieerde werken verzoekt een lid, dat de Minister de beschikbare kredieten op een gelijke wijze zou verdelen over het Vlaamse en het Waalse landsgedeelte.

Hij vraagt of de Minister de door hem overwogen criteria voor de toekenning van de subsidies reeds kan mededelen.

Hij wenst in dit verband ook te vernemen, per provincie, wat in 1960 door het departement aan subsidies werd toegekend.

Antwoord :

Gezien de omvang van het gevraagde werk, is het niet mogelijk de inlichtingen in het verslag op te nemen, maar de Minister belooft ze, zodra mogelijk, rechtstreeks aan het lid te bezorgen.

Vraag :

Een lid ondervraagt de Minister in verband met de nieuwe verbinding tussen Charleroi en de Sambre en het Zuiden van de streek.

Kredieten worden uitgetrokken en regelmatig geschrapt in de begrotingen van 1958, 1959 en 1960. Daartegenover stelt men vast dat geen krediet is ingeschreven op de begroting voor 1961. Dit werk is van groot belang voor de infrastructuur van onze nijverheid van 1/2 miljoen inwoners.

Kan de Minister mededelen tegen wanneer die werken zijn voorzien ?

Antwoord :

Een krediet van 20 miljoen is uitgetrokken op het ontwerp van begroting voor 1962 voor de uitvoering van een schijf der werken die de verbinding moeten toelaten tussen de nieuwe brug van « Viaduc » en de brug « de la Villette » over de spoorweg.

Vraag :

Een lid vraagt uitleg over de :

1) Rijksweg n° 60 (Dendermonde-Aalst) :

— rechttrekking te Hofstade : 10 miljoen uitgetrokken op de begroting voor onteigeningen.

Welke hinderpalen zijn die een snelle verwezenlijking tegenhouden ?

2) de l'achèvement du boulevard circulaire d'Alost :

notamment de sa partie comprise entre le « Dendermondse steenweg » et l'église du Sacré-Cœur et franchissant la Dendre (avec nouveau pont): indispensable comme issue pour le terrain industriel de Hofstade (entre la route de l'Etat n° 60, à rectifier, et la Dendre), ainsi que pour le nouveau terrain industriel le long de la Dendre), à la limite de Alost-Herdersem).

Ces travaux sont indispensables pour l'établissement de nouvelles industries dans la région d'Alost. L'arrondissement compte 250.000 habitants et 30.000 ouvriers mobiles.

Réponse :

Tout est mis en œuvre pour réaliser les expropriations le plus vite possible.

Il n'est pas possible, en raison de l'insuffisance des moyens dont dispose le Fonds des routes, de prévoir pour 1962 la construction de la section nord du boulevard circulaire d'Alost et du nouveau pont sur la Dendre.

Question :

Infrastructure routière.

Un membre remercie le Ministre pour ces déclarations formelles pour lesquelles il assure la priorité absolue pour l'autoroute de Wallonie, mais il réclame l'ouverture simultanée de deux chantiers à Liège et l'autre dans l'agglomération de Charleroi en direction du Centre La Louvière. Au projet de budget de 1961, seuls des crédits prévus pour l'autoroute sont affectés à des expropriations dans la région liégeoise.

L'insuffisance et l'impraticabilité des liaisons routières entre Charleroi et La Louvière (9.334 véhicules de Marchienne-au-Pont à Fontaine-l'Évêque par jour en 1955) réclament une solution rapide en Hainaut où il n'existe pas d'autoroute.

Réponse :

Le Ministre se réfère à la réponse qu'il a donnée au membre qui est intervenu en faveur de la région de Tournai et réaffirme qu'il donne toute assurance que les diverses phases de l'autoroute seront déterminés en fonction de leur rentabilité immédiate et leur incidence économique sur les régions traversées.

Question :

Un membre demande un éclaircissement concernant l'autoroute de Wallonie. Il prétend que le Ministre a déclaré que cette autoroute est bien celle de Tournai à Liège, mais il a aussi déclaré que les travaux seront entamés à Mons et à Liège. Le Tournais n'est pas d'accord avec cette solution.

Cette région est déshéritée économiquement depuis des années et elle a été fortement éprouvée par la guerre.

D'autre part, Tournai est situé à la fois sur l'axe Allemagne-Nord Français et sur l'axe Bruxelles-Lille-Paris. Etant donné l'importance du complexe industriel du Nord

2) Voltooïing Ringlaan Aalst :

— vooral gedeelte tussen Dendermondsesteenweg en Kerk H. Hart over de Dender (met nieuwe brug) : noodzakelijk voor uitweg industrieterrein te Hofstade (tussen recht te trekken Rijksweg n° 60 en Dender) evenals voor nieuw industrieterrein langs Dender op de grens Aalst-Herdersem).

Deze werken zijn noodzakelijk : voor de vestiging van nieuwe nijverheden in de streek van Aalst. Het arrondissement Aalst telt 250.000 inwoners en 30.000 mobiele arbeiders.

Antwoord :

Alles wordt in het werk gesteld om zo spoedig mogelijk de onteigeningen te verwezenlijken.

Het is niet mogelijk, gezien de beperkte middelen van het Wegenfonds, het noordervak van de Ringlaan te Aalst met nieuwe Denderbrug te voorzien voor 1962.

Vraag :

Infrastructuur aan wegen.

Een lid dankt de Minister voor de formele verklaringen waarmede hij de verzekering geeft dat aan de autosnelweg van Wallonië de volstrekte voorrang zal worden toegekend. Maar hij verzoekt om het gelijktijdig openen van twee bouwplaatsen, één te Luik en de andere in de agglomeratie van Charleroi, richting Centrum-La Louvière. In het begrotingsontwerp 1961 zijn de voor de autosnelweg ingeschreven kredieten alleen voor onteigeningen in de streek van Luik bestemd.

De ontoereikendheid en de onberijdbaarheid van de wegverbindingen tussen Charleroi en La Louvière (9.334 ruiters per dag van Marchienne-au-Pont naar Fontaine-l'Évêque in 1955) vergen een snelle oplossing in Hengouwen, waar geen autosnelweg bestaat.

Antwoord :

De Minister verwijst naar het antwoord dat hij verstrekt heeft aan het lid dat tussenkwam voor de streek van Doornik en bevestigt dat hij alle verzekering geeft dat de verschillende fasen van de autosnelweg bepaald zullen worden in functie van hun onmiddellijke rentabiliteit en hun economische weerslag op de gebieden waar de autosnelweg gebouwd wordt.

Vraag :

Een lid vraagt de heer Minister opheldering betreffende de autosnelweg van Wallonië.

Hij beweert dat de Minister verklaard heeft dat die autosnelweg wel die van Doornik naar Luik is, doch hij heeft eveneens verklaard dat de werken te Bergen en te Luik zullen worden aangevat. Het Doornikse is het niet eens met die oplossing.

Die streek is sinds jaren economisch achteruit gesteld en zij heeft zwaar onder de oorlog geleden.

Anderzijds ligt Doornik terzelfdertijd in de as Duitsland-Noorden van Frankrijk en in de as Brussel-Rijsel-Parijs. Gezien het belang van het industrieel complex van het noor-

(la seconde métropole de France), nous demandons que les travaux de l'autoroute soient commencés dans le Tournaïsis en même temps qu'à Mons et à Liège.

Réponse :

Le tracé de l'autoroute de Wallonie entre Mons et Tournai n'est pas encore fixé définitivement. Le Ministre compte prendre à brève échéance les décisions qui s'imposent à ce sujet, mais entretemps, l'avancement des études relatives à cette section, n'est pas aussi poussé que pour Liège-Mons.

Le Ministre donne toute assurance que les diverses phases de l'autoroute seront déterminées en fonction de leur rentabilité immédiate et leur incidence économique sur les régions traversées.

C. — VOTES

M. Verboven retire ses amendements (cfr. doc. n° 4-XVII/2) après que le Ministre eut déclaré qu'il prendrait contact avec son Collègue de la Défense Nationale afin qu'il soit le plus rapidement possible, remédié à l'état lamentable de certaines casernes de gendarmerie.

Les articles du budget n'ont plus donné lieu à d'autres observations.

L'ensemble du budget est adopté par 12 voix et 2 abstentions.

Le Rapporteur,

Justin PEETERS.

Le Président,

J. MARTEL.

den (de tweede metropool van Frankrijk), vragen wij dat de werken van de autosnelweg in het Doornikse terzelfdertijd als te Bergen en Luik worden aangevat.

Antwoord :

Het tracé van de autosnelweg van Wallonië tussen Bergen en Doornik is nog niet definitief vastgesteld, de Minister is voornemens binnenkort de nodige beslissingen te treffen, doch intussen zijn de studies betreffende dit weggedeelte niet zo ver gevorderd als die van Luik-Bergen.

De Minister geeft alle verzekering dat de verschillende fasen van de autosnelweg bepaald zullen worden in functie van hun onmiddellijke rentabiliteit en hun economische weerslag op de gebieden waar de autosnelweg gebouwd wordt.

C. — STEMMINGEN.

De heer Verboven trekt zijn amendementen in (zie stuk 4-XVII/2) nadat de Minister verklaard heeft contact te zullen opnemen met zijn ambtgenoot van Landsverdediging opdat zo spoedig mogelijk een eind zou worden gemaakt aan de erbarmelijke staat waarin zich sommige Rijkswachtkazernes bevinden.

De artikelen van de begroting gaven geen aanleiding tot verdere opmerkingen.

De begroting in haar geheel werd aangenomen met 12 stemmen en 2 onthoudingen.

De Verslaggever,

Justin PEETERS.

De Voorzitter,

J. MARTEL.