

## BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1960-1961.

14 FEBRUARI 1961.

### Ontwerp van wet betreffende de investeringen — Openbare Werken.

#### VERSLAG

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

DAMES EN HEREN,

#### Algemene bespreking.

De memorie van toelichting bij het wetsontwerp is uitvoerig genoeg dan dat het nog nodig zou zijn een lang verslag op te maken van de besprekingen die in uw Commissie hebben plaats gehad.

Uw Commissie heeft zestien vergaderingen gehouden, tijdens welke al de commissieleden zich in het debat hebben gemengd en verscheidene ambtenaren door uw Commissie werden gehoord, inzonderheid over de bijzonderheden van de programma's.

De Minister leidde de bespreking in met een samenvatting van de oogmerken van het wetsontwerp. Het betreft een over vijftien jaar gespreid plan van openbare werken, voor een totaal bedrag van 200 miljard frank. Het plan bestaat uit een basisprogramma (of structureel programma) dat de belangrijkste werken omvat, en een conjunctuurprogramma, dat de werken omvat die weliswaar van mindere omvang zijn maar waarvan de uitvoering stimulerend zal werken op het economisch leven in tijden van verslapping.

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

De heren Van den Storme, voorzitter; Block, E. Claeys, Delmotte, Delor, Feron, Gilson, Hambye, Hendrickx, Jacobs, Lemal, Materne, Neefs, Neybergh, Rassart, Roland, Scheire, Slegten, Stubbe, Van Buggenhout, Wyn en De Clerck, verslaggever.

R. A 6006.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

13 (Zitting 1960-1961) : Ontwerp van wet.

## SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1960-1961.

14 FEVRIER 1961.

### Projet de loi relatif aux investissements — Travaux publics.

#### RAPPORT

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

MESDAMES, MESSIEURS,

#### Discussion générale.

L'Exposé des Motifs du projet de loi est suffisamment détaillé pour qu'il ne soit pas nécessaire de faire un long rapport sur les discussions qui se sont déroulées au sein de votre Commission.

Celle-ci a consacré au projet seize réunion au cours desquelles tous les commissaires sont intervenus dans les débats et divers fonctionnaires sont venus documenter la Commission, notamment en ce qui concerne le détail des programmes.

Le Ministre a introduit le débat en résumant les buts du projet de loi. Il s'agit d'un plan de travaux publics étalé sur quinze ans et d'un montant global de 200 milliards de francs. Ce plan se décompose en un programme de base (ou structurel), comprenant les travaux les plus importants, et un programme de conjoncture, comprenant des travaux de moindre envergure mais dont l'exécution permettra de stimuler l'économie en période de récession.

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

MM. Van den Storme, président; Block, E. Claeys, Delmotte, Delor, Feron, Gilson, Hambye, Hendrickx, Jacobs, Lemal, Materne, Neefs, Neybergh, Rassart, Roland, Scheire, Slegten, Stubbe, Van Buggenhout, Wyn et De Clerck, rapporteur.

R. A 6006.

Voir :

Document du Sénat :

13 (Session de 1960-1961) : Projet de loi.

Voor het opmaken van het ontwerp werden alle nodige wetenschappelijke en administratieve gegevens verzameld. Met het uitwerken van het plan, zoals het thans wordt voorgedragen, werd reeds in 1959 begonnen. Er werd een commissie van hoge ambtenaren ingesteld, voorgezeten door de Minister. Voorts werden twee universiteitsprofessoren geraadpleegd. Vóór het einde van de werkzaamheden werd contact opgenomen met het pas opgerichte Programmatiebureau, dat zijn advies heeft te kennen gegeven. Na door het Ministerieel Comité voor Economische Coördinatie te zijn onderzocht, werd het ontwerp voorgelegd aan een interministeriële commissie, bestaande uit hoge ambtenaren van de Ministeries van Openbare Werken, Verkeerswezen en Financiën evenals van het Programmatiebureau.

Er zij opgemerkt dat het ontwerp, zoals het werd ingediend, strookt met de zienswijze van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, uiteengezet in een advies van 9 juli 1959, alsmede van de Bedrijfsraad voor het Bouwbedrijf.

De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven herinnert er aan dat het economisch beleid de regulator moet zijn van de conjunctuur en van de nationale en regionale expansie.

De Centrale Raad sluit zich aan bij de Bedrijfsraad voor het Bouwbedrijf, die opteert voor een plan op lange termijn waarbij jaarlijks een stabiel volume van structurele werken voor 's lands infrastructuur wordt uitgevoerd, en voor een reserve van conjuncturele werken die bij een recessie het privé bedrijfsleven terug op gang brengen en veel arbeidskrachten opslorpen.

Een dergelijk plan, zegt de Bedrijfsraad, zou mede als gevolg hebben grotere stabiliteit in de uitvoering van werken, grotere investeringen in de ondernemingen, ruimere mechanisatie, verlaging van de bouwkosten, aanmoediging tot investeringen in het onderzoek van ontwerpen, bouwmethoden en materialen.

Deze programmatie zal daarenboven toelaten een harmonisatie met de ons omringende landen na te streven, vooral in het kader van de Euromarkt.

Van zijn kant spreekt het Bureau voor Economische Programmatie zich in een verslag van 5 januari 1960 uit als volgt over de algemene opzet van het ontwerp :

« Aan dit ontwerp liggen uitstekende beginselen ten grondslag :

- Het beginsel van een vijftienjarenprogramma;
- Het onderscheid tussen een basisprogramma, dat moet worden uitgewerkt ongeacht de stand van de conjunctuur en dat betrekking heeft op de eigenlijke grote werken en een buigzaam conjunctuurprogramma van minder belangrijke werken, althans wat het bedrag en de duur betreft.

- Het opstellen van een basisprogramma, waarin een constant deel van het nationaal inkomen zal opgaan en waarvoor een bepaalde som wordt vastgelegd op lange termijn. Dit leidt ertoe, dat bij de staatsuitgaven aan de investeringen een zekere voorrang wordt gegeven boven de verbruiksuitgaven.

Le projet a été élaboré avec toute l'information scientifique et administrative désirable. Le plan tel qu'il est présenté a été conçu dès 1959. Une commission de hauts fonctionnaires fut constituée sous la présidence du Ministre. D'autre part, deux professeurs d'Université furent consultés. Avant la fin des travaux, des contacts furent pris avec le Bureau de Programmation nouvellement créé, qui a donné son avis. Après avoir été étudié par le Comité Ministériel de Coordination économique, le projet fut transmis à une Commission interministérielle groupant des hauts fonctionnaires du Ministère des Travaux Publics, des Communications et des Finances et du Bureau de Programmation.

Il y a lieu de souligner que le projet tel qu'il a été présenté concorde avec le point de vue exprimé tant par le Conseil Central de l'Economie dans un avis daté du 9 juillet 1959 que par le Conseil professionnel de la Construction.

Le Conseil Central de l'Economie rappelle que la politique économique doit être le régulateur de la conjoncture et de l'expansion nationale et régionale.

Le Conseil Central se rallie à l'avis du Conseil professionnel de la Construction qui s'est prononcé en faveur d'un plan à long terme prévoyant l'exécution, chaque année, d'un volume fixe de travaux structurels intéressant l'infrastructure du pays, et une réserve de travaux conjoncturels destinés à favoriser la relance de l'économie privée et à absorber une grande quantité de main-d'œuvre en cas de récession.

Un tel plan, estime le Conseil professionnel, aurait notamment pour effet d'assurer une plus grande régularité dans l'exécution des travaux, d'augmenter le volume des investissements dans les entreprises, de favoriser la mécanisation, de réduire les frais de construction et d'encourager les investissements en études de projets, de méthodes de construction et de matériaux.

En outre, cette programmation permettra de tendre à l'harmonisation avec les pays voisins, surtout dans le cadre du Marché Commun.

De son côté, le Bureau de Programmation économique, dans un rapport daté du 5 janvier 1960, apprécie comme suit la conception générale du projet :

« Les principes qui sont à la base de ce projet sont excellents :

- Le principe d'un programme de 15 ans;
- La distinction entre un programme de base à réaliser quel que soit l'état de la conjoncture et comprenant les grands travaux à proprement parler et un programme conjoncturel flexible de travaux moins importants au moins dans leur montant et leur durée;

- L'établissement d'un programme de base devant absorber une fraction constante du revenu national et un engagement à long terme à cet effet. Ceci aboutit à donner dans les dépenses de l'Etat, une certaine priorité aux investissements par rapport aux dépenses de consommation;

— Voorrang voor de voltooiing van aan de gang zijnde werken, om te voorkomen dat grote bedragen geblokkeerd worden in onvoltooide werken, die geen economische waarde hebben.

Uit het oogpunt van het algemeen economisch belang moet men verheugd zijn dat deze beginselen zijn neergelegd in een wetsontwerp dat voorziet in een programma op lange termijn op een gebied dat van bijzonder groot belang is voor de economische groei van het land.

Over dit ontwerp kunnen drie algemene opmerkingen worden gemaakt :

1° Het ontwerp, dat uitstekend is op zichzelf, zou gecoördineerd moeten worden met gelijklopende ontwerpen van andere departementen, voor zover het materies betreft, die tot hun bevoegdheid behoren. Dit is vooral van betekenis op transportgebied, waar een geïntegreerd beleid rekening zal moeten houden, niet alleen met de wegen, de havens en de binnenwateren, maar ook met de spoorwegen en het gemeenschappelijk personenvervoer.

Er zijn overigens vergelijkbare problemen op het gebied van de wateraanvoer en van het bouwbeleid, waarin de schoolgebouwen een buitengewoon grote omvang hebben.

2° Het nationale inkomen en de omvang van de werken worden op basis van constante prijzen geraamd. Uit de memorie van toelichting blijkt dat in geval van prijsstijging ook het bedrag van de werken naar verhouding moet worden verhoogd.

Zou in de tekst van de wet niet uitdrukkelijk een indexformule moeten worden opgenomen ? Deze zou haar plaats kunnen vinden in artikel 3.

3° De ontwikkelingsbehoeften van de economie kunnen vijftien jaren te voren niet worden voorzien; de overwogen programma's zouden wellicht een zekere buigzaamheid moeten hebben en van tijd tot tijd zou misschien een nieuwe voorrang moeten worden bepaald. De mogelijkheid daartoe ware bijvoorbeeld te vinden in een vast plan voor de vijf eerstvolgende jaren. Voor het tijdvak na deze vijf jaren zou de voorrang dan zeer algemeen worden aangegeven. »

\*\*

Anderdeels herinnert de Minister eraan dat de basis-criteria van de voorgestelde programma's hoofdzakelijk van economische aard zijn. Al worden de programma's door het Parlement vastgesteld, toch zullen ze echter jaarlijks moeten worden bekrachtigd door de goedkeuring van de begroting. Het wetsontwerp, ofschoon het een algemene gedragslijn aangeeft, die nuttig is en voor de voorlichting van het publiek en voor het werk van de administratie, verhindert derhalve de herzieningen niet die later noodzakelijk mochten blijken. Naast de criteria van zuiver economische aard, zijn er ook politieke criteria van nationale en regionale aard. Het ontwerp tracht een zeker evenwicht tussen de verschillende rechtmatige belangen tot stand te brengen. Het spreekt vanzelf ten slotte dat het programma van openbare werken moet gecoördineerd worden met de programma's van de andere investeringssectoren zoals die van Volksgezondheid, van Verkeerswezen (spoorwegen, telegraaf en telefoon, enz.) en van Landbouw.

— Priorité donnée à l'achèvement de travaux en cours, de façon à éviter de bloquer des montants considérables dans des travaux inachevés et donc sans valeur économique.

Du point de vue de l'intérêt économique général, il faut se féliciter que ces principes soient incorporés dans un projet de loi destiné à établir un programme à long terme dans un domaine qui est particulièrement important pour la croissance économique du pays.

Le présent projet appelle trois remarques générales.

1° Ce projet, excellent en lui-même, devrait être coordonné avec des projets parallèles des autres départements en ce qui concerne les matières de leur ressort. Ceci est particulièrement sensible dans le domaine des transports, où une politique intégrée devrait tenir compte, non seulement des routes, des ports et des voies navigables intérieures, mais aussi de la voie ferrée et des transports en commun de personnes.

Des problèmes comparables se posent d'ailleurs dans le domaine des adductions d'eau et de la politique des bâtiments où les constructions scolaires représentent un volume extrêmement important;

2° Les estimations du revenu national et du volume des travaux sont faites à prix constants. Il ressort de l'exposé des motifs qu'en cas d'augmentation des prix, le montant des travaux devrait être augmenté proportionnellement.

N'y aurait-il pas lieu de prévoir formellement, dans le texte de la loi, une formule d'indexation ? Celle-ci pourrait trouver place à l'article 3.

3° Les besoins de développement de l'économie ne peuvent être prévus de façon précise à 15 ans de date; ne faudrait-il pas prévoir une certaine flexibilité dans les programmes envisagés et de temps à autre une réallocation des priorités ? Une formule possible consisterait par exemple dans l'existence d'un plan permanent couvrant les cinq années à venir. La détermination des priorités au-delà de cinq ans n'étant indiquée que de façon tout à fait générale. »

\*\*

Le Ministre rappelle, d'autre part, que les critères de base des programmes présentés sont principalement d'ordre économique. Toutefois les programmes, s'ils sont arrêtés par le Parlement, doivent recevoir leur consécration annuelle par le vote du budget. Dans ces conditions, tout en donnant une ligne générale de conduite fructueuse à la fois pour l'information des particuliers et le travail de l'administration, le projet de loi ne s'oppose pas aux révisions ultérieures qui s'avèreraient nécessaires. A côté des critères purement économiques, il existe également des critères politiques d'ordre national et régional. Le projet tente d'introduire un certain équilibre entre les divers intérêts légitimes. Enfin, il va de soi que le programme de travaux publics doit être coordonné avec les programmes des autres secteurs d'investissements tels ceux de la Santé Publique, des Communications (chemins de fer, télégraphes et téléphones, etc.) et de l'Agriculture.

Een ander feit waarop door de Minister wordt gewezen, is de aanzienlijke achterstand van onze investeringen voor infrastructuuruitrusting, inzonderheid gezien in het licht van de werken die door onze partners van de Gemeenschappelijke Markt werden verwezenlijkt. Door verscheidene Commissieleden worden tal van voorbeelden aangehaald om te wijzen op de onvoldoende programmering en de zeer nadelige gevolgen daarvan voor de nationale en regionale economie. In het raam van het Ministerie van Openbare Werken kon men echter enkele verbeteringen vaststellen, namelijk dank zij de drie reeds bestaande investeringswetten : het Wegenfonds, de wet op het programma van de waterwegen die zullen worden bevaarbaar gemaakt voor schepen van 1.350 ton, en de wet op de haven van Antwerpen.

Andere landen hebben reeds infrastructuurplannen opgesteld met een duur van 10 à 20 jaar, dit is namelijk het geval voor Frankrijk, Italië, Zwitserland, enz.

#### Bespreking van de artikelen.

##### Artikel 1 (geamendeerd).

Het plan voorziet investeringen in openbare werken over een periode van vijftien jaar, van 1960 tot 1974. Het plan bestaat uit twee programma's van infrastructuurwerken : een basisprogramma van 150 miljard en een conjunctuurprogramma van 50 miljard.

De uitgaven worden gedragen door een Autonoom Fonds van openbare werken, op te richten krachtens een wet die het voorwerp uitmaakt van een neergelegd wetsontwerp.

De Koning wordt gemachtigd andere vormen van financiering der investeringen voorzien in het plan, in te stellen; het betreft onder meer het concessiesysteem voorzien in artikel 22, evenals het systeem voor de financiering van de door de lagere besturen uit te voeren werken, bepaald in de regeling omtrent de verlening van toelagen.

Het ontwerp voorziet een jaarlijkse verdeling van de structurele werken en een verdeling van de conjuncturele werken in twee perioden. De reden daarvan is dat de eerstgenoemde ononderbroken en regelmatig moeten kunnen worden voortgezet, terwijl de laatstgenoemde naar gelang van de conjuncturele omstandigheden zullen worden uitgevoerd.

##### Artikel 2 (aangenomen).

Het betreft hier het toepassingsgebied van de wet. In antwoord op een vraag van een Commissielid verklaart de Minister dat de in de zeehavens uit te voeren bovenbouwwerken op gelijkaardige wijze zullen worden gesubsidiëerd als voorzien in de wet betreffende een programma van nationale en dringende investeringen in de haven van Antwerpen.

##### Artikelen 3 en 4 (aangenomen).

Deze artikelen omschrijven het basisprogramma of structureel programma.

Un autre élément souligné par le Ministre est le retard important de nos investissements d'infrastructure, notamment lorsqu'on tient compte des travaux qui ont été réalisés par exemple par nos partenaires du Marché Commun. Nombre d'exemples sont cités par divers commissaires pour souligner le manque de programmation et ses conséquences extrêmement dommageables pour l'économie nationale et régionale. Toutefois, dans le cadre du Département des Travaux Publics, certaines améliorations ont été constatées, notamment grâce à l'influence des trois lois d'investissements : le Fonds des Routes, la loi relative au programme des voies navigables à mettre au gabarit de 1.350 tonnes, la loi sur le port d'Anvers.

D'autres pays ont déjà établi des programmes d'infrastructure s'étendant sur une durée de 10 à 20 ans; c'est le cas notamment de la France, de l'Italie, de la Suisse, etc.

#### Discussion des articles.

##### Article premier (amendé).

Le plan prévoit des investissements de travaux publics répartis sur une période de 15 ans, allant de 1960 à 1974. Il consiste en deux programmes de travaux d'infrastructure : un programme de base de 150 milliards et un programme conjoncturel de 50 milliards.

Les dépenses sont mises à la charge d'un Fonds autonome des travaux publics à créer en vertu d'une loi dont le projet vient d'être déposé.

Le Roi peut instituer d'autres modes de financement des investissements prévus au plan : il s'agit notamment du système de concessions prévu par l'article 22 et du système de financement des travaux des autorités subordonnées prévu par la réglementation sur les subventions.

Le projet prévoit une répartition annuelle des travaux structurels et une répartition en deux périodes des travaux conjoncturels. La raison en est que les premiers doivent être poursuivis de façon continue et régulière, tandis que les seconds seront exécutés au gré des circonstances conjoncturelles.

##### Article 2 (adopté).

Il s'agit du champ d'application de la loi. Répondant à la question d'un commissaire, le Ministre déclare que les travaux de superstructure à exécuter aux ports maritimes seront subventionnés dans des conditions analogues à celles prévues dans la loi relative au programme d'investissements au port d'Anvers.

##### Articles 3 et 4 (adoptés).

Ces articles définissent le programme de base ou programme structurel.

70 miljard voor de wegen;  
40 miljard voor de waterwegen;  
18 miljard voor de gebouwen;  
22 miljard voor de stedebouw;

150 miljard frank.

De uitvoering van het programma wordt gekoppeld aan de te voorziene stijging van het nationaal inkomen; de voor de werken toegestane jaarlijkse bedragen stijgen in hetzelfde tempo als het te voorziene nationaal inkomen.

Er zij opgemerkt dat de mededeling aan het Parlement van het vijfjarenplan van de Regering over de economische expansie, eveneens het nationaal inkomen als basis neemt voor de gehele nationale economische programmatie.

Bij stemming wordt alinea 2 van artikel 3 goedgekeurd met 11 stemmen tegen 1 bij 3 onthoudingen.

Artikel 5 (door de Regering geamendeerd en aangenomen).

Dit artikel omschrijft het wegenbouwprogramma.

#### 1. DE AUTOSNELWEGEN.

Het is op verzoek van uw Commissie dat de Regering sommige wijzigingen heeft aangebracht in de orde van urgentie wat het programma van de autosnelwegen betreft.

De nadruk wordt gelegd, eensdeels op de in de regeringsverklaring aangekondigde voorrang van de autosnelweg van Wallonië, waarvan de uitvoeringstermijn verkort wordt, en anderdeels op de dringende noodzakelijkheid van de bouw van de autosnelweg Antwerpen-Rijssel. Wat laatstgenoemde betreft, deelt de Minister mede dat hij de oprichting van een intercommunale vereniging bestudeert, waaraan de bouw van de autosnelweg zou worden geconcedeerd; door die werkwijze zullen beide autosnelwegen gelijktijdig kunnen worden uitgevoerd.

Verscheidene commissieleden dringen aan op dateen vergelijkende rentabiliteitsberekening of een verantwoording aan het Parlement zou worden voorgelegd alvorens de voor de bouw van een nieuwe autosnelweg bestemde kredieten goed te keuren.

Onder de trajecten waarover opmerkingen worden gemaakt of een discussie plaats heeft, citeren wij :

##### *Brussel-Oostende :*

Voor de wegen in het algemeen, maar vooral voor sommige autosnelwegen, rijst het probleem van het verkeer op de week-ends. Brussel-Gent heeft een daggemiddelde van 15.000 voertuigen. Met 20.000 rijtuigen is de weg belemmerd. Er moeten verbeteringswerken worden uitgevoerd telkens als het normaal trafiek meer dan 30 uren per jaar wordt overschreden. Het is dus noodzakelijk binnen afzienbare tijd een derde rijstrook te programmeren, tussen Brussel en Gent. Bepaalde bruggen zullen ten andere moeten aangepast worden. De nog te bouwen bruggen zullen alle tegen 1962 uitgevoerd of in uitvoering zijn. Het esthetisch uitzicht van de bruggen wordt meer en meer verzorgd.

70 milliards pour les routes;  
40 milliards pour les voies navigables;  
18 milliards pour les bâtiments;  
22 milliards pour l'urbanisme;

150 milliards de francs.

L'exécution du programme est liée à l'accroissement prévisible du revenu national; les montants annuels accordés pour les travaux croissent selon le même rythme que le revenu national prévisible.

Il convient de remarquer que le plan quinquennal d'expansion économique soumis par le Gouvernement au Parlement prend également le revenu national pour base de l'ensemble de la programmation économique nationale.

Mis aux voix, l'alinéa 2 de l'article 3 est adopté par 11 voix contre 1 et 3 abstentions.

Article 5 (amendé par le Gouvernement et adopté).

Cet article propose le programme routier.

#### 1. LES AUTOROUTES.

C'est à la demande de votre Commission que certaines modifications ont été apportées par le Gouvernement dans l'établissement des priorités du programme des autoroutes.

L'accent est mis, d'une part, sur la priorité, annoncée dans la déclaration gouvernementale, de l'autoroute de Wallonie, dont le délai d'exécution est resserré, et, d'autre part, sur la nécessité urgente de la construction de l'autoroute Anvers-Lille. Pour cette dernière, le Ministre annonce qu'il étudie activement la constitution d'une « intercommunale » à laquelle serait concédée sa construction; ce procédé permettra de mener de front les travaux aux deux autoroutes.

Divers commissaires insistent pour qu'un calcul comparatif de rentabilité ou un mémoire justificatif soit soumis au Parlement avant l'approbation des crédits destinés à la construction d'une nouvelle autoroute.

Parmi les itinéraires qui font l'objet de remarques ou de discussions, signalons :

##### *Bruxelles-Ostende :*

Le problème de la circulation pendant les week-ends se pose pour les routes en général, mais surtout pour certaines autoroutes. Entre Bruxelles et Gand, on enregistre un volume de trafic journalier moyen de 15.000 véhicules. Lorsque le nombre de véhicules s'élève à 20.000, des encombrements se produisent. Des aménagements doivent être exécutés chaque fois que le trafic dépasse son intensité normale pendant plus de 30 heures par an. Il est donc nécessaire de prévoir, à plus ou moins brève échéance, une troisième bande de roulement entre Bruxelles et Gand. D'autre part, certains ponts devront être aménagés. Pour 1962, tous les ponts qui restent à construire auront été réalisés ou

Er is tevens openbare verlichting voorzien op kosten van het Rijk.

#### *Brussel-Luik :*

De eerste kredieten van 80 miljoen zijn voor de onmiddellijke toekomst voorzien om tot onteigeningen en innemingen te kunnen overgaan, vooral op het vak Brussel-Leuven, dat door een zeer bevolkt gebied loopt. De modernisering van Tervuren-Leuven (7.000 voertuigen) en Brussel-Leuven (14.000 voertuigen) volstaat niet om af te zien van een autosnelweg aldaar. Het verkeer zal nog gevoelig toenemen.

Asse bij voorbeeld, gelegen op de gewone weg Brussel-Gent, heeft thans meer trafiek dan vóór de bouw van de autosnelweg Brussel-Oostende. Hetzelfde verschijnsel zal zich voordoen tussen Brussel en Leuven, wegens de voorziene stijging van het verkeer.

#### *Brussel-Parijs :*

Deze autosnelweg zou door een gemengde financiering worden gebouwd. De formule staat echter niet vast. Het betreft een traject dat thans overbelast is.

#### *Luik-Beaufays :*

Het is een stuk autosnelweg, dat een gevoelige ontlasting zal betekenen voor de wegen die Luik verzorgen, waar het verkeersprobleem zeer specifiek is.

#### *Luik-Bergen-Doornik en Doornik-Brugge :*

Het door de Regering voorgesteld amendement verkort het tijdschema.

Er wordt gewezen op het enorm economische belang van deze autosnelweg, die ten andere de verbinding zou verzekeren van Frankrijk met Duitsland dwars door het Waalse industriebekken, en anderzijds met de kust (Brugge).

Er wordt aangedrongen op uitvoering bij urgentie, wegens het ontbreken van een moderne verbinding tussen de verschillende waalse steden en industriebekkens van het zuiden van België.

#### *Brussel-Namen-Ardennen :*

Het voorziene bedrag van 300 miljoen bedoelt de onmiddellijke uitvoering van Brussel tot Waver (vermijding Overijse en Waver). Vanaf 1970 kan deze autosnelweg verder uitgevoerd worden. De weg n° 4 zal onmiddellijk volledig worden verbeterd.

#### *Brugge-Calais :*

Een commissielid maakt aanmerkingen op het tracé van deze autoweg, die naar zijn oordeel te dicht langs de kust loopt. Hij herinnert de Minister eraan dat hij voornemens was bestaande wegen om te bouwen tot een « express-way »; hij vraagt of dat plan behouden blijft.

seront en cours de réalisation. L'esthétique des ponts est de plus en plus soignée. La réalisation de l'éclairage public aux frais de l'Etat est également prévue.

#### *Bruxelles-Liège :*

Les premiers crédits de 80 millions, qui permettront de procéder aux expropriations et aux emprises, surtout sur la section Bruxelles-Louvain qui traverse une région très peuplée, sont prévus pour l'immédiat. La modernisation des routes Tervuren-Louvain (7.000 véhicules) et Bruxelles-Louvain (14.000 véhicules) ne permettra pas de renoncer à la construction d'une autoroute. La circulation augmentera encore sensiblement.

A titre d'exemple, citons que l'intensité du trafic à Asse sur la route ordinaire Bruxelles-Gand est supérieure à ce qu'elle était avant la construction de l'autoroute Bruxelles-Ostende. Le même phénomène se produira entre Bruxelles et Louvain, en raison de l'augmentation prévue de la circulation routière.

#### *Bruxelles-Paris :*

Le système de financement des travaux serait un système mixte dont la formule n'a pas encore été arrêtée. Il s'agit d'un itinéraire actuellement surchargé.

#### *Liège-Beaufays :*

Il s'agit d'un tronçon d'autoroute qui drainera une partie appréciable du trafic des routes desservant Liège, où le problème de la circulation est très particulier.

#### *Liège-Mons-Tournai et Tournai-Bruges :*

L'amendement présenté par le Gouvernement en diminue le timing.

Plusieurs membres attirent l'attention sur l'énorme importance économique de cette autoroute qui assurera la liaison, d'une part, entre la France et l'Allemagne, en passant par les bassins industriels wallons, et, d'autre part, avec la côte (Bruges).

Un commissaire insiste pour que cette autoroute soit réalisée d'urgence, étant donné l'absence de liaison moderne entre les diverses cités wallonnes et les divers bassins industriels du sud de la Belgique.

#### *Bruxelles-Namur-Ardennes :*

Le montant de 300 millions qui est prévu est destiné à l'exécution immédiate de la section Bruxelles-Wavre (évitement d'Overijse et de Wavre). La construction de cette autoroute pourra être poursuivie à partir de 1970. La route n° 4 sera complètement aménagée dans l'immédiat.

#### *Bruges-Calais :*

Un commissaire critique le tracé de cette autoroute, à son gré trop proche de la côte. Il rappelle au Ministre que celui-ci avait prévu d'aménager des routes existantes en « express-way »; il demande si cette intention est maintenue.

De Minister antwoordt dat zijn bestuur een autoweg Brugge-Calais binnen enkele jaren nodig acht; dit wordt door de vooruitzichten inzake verkeer verantwoord; deze autoweg zal alle badplaatsen in het Westen van België op het autowegennet doen aansluiten en een nuttige verbinding met Frankrijk tot stand brengen.

De Minister bevestigt dat de verbetering van de bestaande wegen (Brugge-Gistel-Veurne) nog steeds op het programma van het Wegenfonds staat; deze modernisering sluit verbredingen en rechtekkingen van het tracé in, zodat deze weg de kenmerken van een hoofdverkeersweg zal krijgen; dit werk zal vóór de autoweg Brugge-Calais kunnen worden ondernomen. De Minister wijst er bovendien op, dat de rondweg om Veurne in de loop van een van de volgende jaren zal worden aangevat.

#### *Antwerpen-Rijsel :*

Deze autosnelweg zal op een speciale manier worden uitgevoerd, zoals voorzien in artikel 22. Hij komt niettemin in het voorgestelde programma voor. Het betreft hier een traject dat uit oogpunt van verkeer zeer overbelast is en uit economisch oogpunt een zeer groot belang vertoont.

### 2. GEWONE WEGEN.

Verschillende commissieleden hebben anderzijds geoordeeld dat het programma der gewone wegen met te grote precisie werd opgesteld, onder meer voor wat betreft de aanduiding van zekere werken van gemiddelde en kleine belangrijkheid. Die bijzonderheden kunnen trouwens zekere moeilijkheden meebrengen wanneer het om werken gaat die over 10 tot 15 jaar verspreid liggen. In die geest worden de specificaties aangaande de gewone wegen dan ook geschrapt.

De globale jaarlijkse kredieten blijven behouden. Het Parlement zal de jaarlijkse programma's vaststellen op voorstel gedaan door de Minister van Openbare Werken in de drie voor te dragen plans 1961, 1964 en 1969.

### 3. GESCHIKTMAKING STADSWEGEN.

In uw Commissie werd een amendement ingediend om 3° van artikel 5 te vervangen door wat volgt :

« 3° Geschiktmaking van stadswegen in de agglomeraties van Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi.

» Ramingen in miljoenen frank :

Période 1960-1964 : 2.050;

Période 1965-1969 : 3.500;

Période 1970-1974 : 4.450 ».

Dit amendement werd als volgt verantwoord :

« Indien er in de investeringswet een artikel en een alinea is waarin bij de vaststelling der uit te voeren werken en van de hiervoor ter beschikking te stellen

Le Ministre répond qu'une autoroute Bruges-Calais est estimée nécessaire, d'ici quelques années, par son administration; les prévisions de trafic la justifient; cette autoroute reliera toutes les plages de l'Ouest de la Belgique au réseau d'autoroutes et créera une liaison utile avec la France.

Le Ministre confirme que l'aménagement des routes existantes (Bruges-Gistel-Furnes) reste bien prévu au programme du Fonds des Routes; cette modernisation entraînera des élargissements et des redressements de tracé, de manière à conférer à cette artère les caractéristiques d'une route de grande circulation; ce travail pourra être entrepris avant la construction de l'autoroute Bruges-Calais. Le Ministre signale en outre que le contournement de Furnes sera entamé au cours d'une des prochaines années.

#### *Anvers-Lille :*

Cette autoroute fait l'objet d'une exécution spéciale prévue par l'article 22. Elle figure cependant dans le programme présenté. Il s'agit d'un itinéraire extrêmement surchargé au point de vue de la circulation et d'une très grande importance au point de vue économique.

### 2. ROUTES ORDINAIRES.

Divers commissaires ont, d'autre part, estimé que le programme des routes ordinaires présentait une trop grande rigidité, notamment en ce qui concerne la désignation de certains travaux de moyenne et de petite importance. Ces précisions peuvent d'ailleurs présenter certains inconvénients lorsque les travaux sont étalés sur 10 à 15 ans. C'est dans cet esprit que les précisions relatives aux routes ordinaires sont supprimées.

Les crédits globaux annuels sont maintenus. Le Parlement définira les programmes annuels sur proposition du Ministre des Travaux Publics faite dans les trois plans à présenter pour 1961, 1964 et 1969.

### 3. AMENAGEMENTS URBAINS.

Au cours d'une des réunions de votre Commission, il a été déposé un amendement tendant à remplacer le 3° de l'article 5 par le texte suivant :

« 3° Aménagements urbains dans les agglomérations bruxelloise, anversoise, gantoise, liégeoise et caroloré-gienne.

Estimations en millions de francs :

Période 1960-1964 : 2.050;

Période 1965-1969 : 3.500;

Période 1970-1974 : 4.450 ».

Cet amendement a été justifié comme suit :

« S'il est, dans la loi relative aux investissements, un article et un alinéa où, dans la détermination des travaux à exécuter et des crédits à prévoir à cet effet,

bedragen, geen rekening wordt gehouden met hetgeen wij van in het begin als basis hebben gesteld, namelijk dat voor de keuze, de rangorde en de timing der werken, dezer noodzakelijkheid en economisch rendement als hoogste maatstaf dienen genomen te worden, dan is het wel artikel 5-3°, dat handelt over de geschiktmaking van stadswegen.

» Het volstaat een vergelijking te maken tussen de cijfers, die voor elke agglomeratie worden opgegeven, om tot de vaststelling te komen dat men niet een economisch verantwoorde en met de belangrijkheid van iedere agglomeratie rekening houdende indeling heeft betracht, doch alleen een op niets steunende zg. Belgische verdeling heeft bekomen.

» Zo krijgt de hoofdstad Brussel, die in het verleden reeds zeer ruim werd bedacht, een bedrag van 3,5 miljard toegewezen.

» Aangezien Wallonië toch de overtuiging moet krijgen dat het niet wordt vergeten, voorziet men voor Luik een bedrag van 2,5 miljard waarvan 400 miljoen in de periode 1960-1964.

» Om het Vlaamse landsgedeelte de indruk te geven dat ook daaraan wordt gedacht, krijgt Antwerpen eveneens 2,5 miljard, doch met slechts 300 miljoen voor de periode 1960-1964.

» Daar men evenmin Gent, dat i.z. bevolkingscijfer in feite de 3° stad van het land is, volledig over het hoofd kon zien, werd voor deze agglomeratie ook iets gedaan, namelijk 750 miljoen (slechts 100 miljoen voor de periode 1960-1964), bedrag dat dan nog voor het grootste gedeelte voorzien is voor werken, waartoe de regering reeds verplicht was, als gevolg van een conventie die werd afgesloten vooraleer sprake was van het huidige ontwerp van wet, en in compensatie van werken die niet werden uitgevoerd.

» Om dan onmiddellijk nog een ander evenwicht te herstellen komt natuurlijk Charleroi aan de beurt, dat ook 750 miljoen krijgt met eveneens 100 miljoen voor de eerste periode.

» Daar alleen namen van mogelijke werken worden vermeld, zonder kostenraming voor elk ervan, is er niemand die kan uitmaken of de voorziene kredieten zullen volstaan, dan wel te gering of te overvloedig zullen zijn.

» Wij staan op het standpunt dat voor elke agglomeratie, in welk landsgedeelte zij ook gelegen is, die werken moeten uitgevoerd worden die noodzakelijk zijn voor een degelijke aanpassing van de toegangs- en doorgangswegen, en dit volgens een tempo dat beheerst wordt door de economische noodzakelijkheid en de financiële mogelijkheden.

» Daarom ook stellen wij voor deze kunstmatige en op niets steunende indeling te laten wegvallen en het bedrag in globo in te schrijven, crop rekenend dat de Minister ieder jaar, bij de neerlegging van zijn begroting, mededeling zou geven van de werken die voor elke agglomeratie zouden begonnen, voortgezet of voleindigd worden, met opgave van de kostenraming. »

Als gevolg van dit amendement, worden de voorziene kredieten voor de agglomeraties Brussel, Luik, Antwerpen, Gent en Charleroi gehandhaafd, maar

il n'est pas tenu compte de la règle que nous avons établie dès le début, à savoir qu'en ce qui concerne le choix, l'ordre de priorité et le timing des travaux, il faut considérer la nécessité et le rendement économique de ceux-ci comme étant le critère essentiel, c'est bien l'article 5-3° relatif aux aménagements urbains.

» Il suffit de comparer les chiffres attribués à chaque agglomération pour constater qu'au lieu de s'efforcer de réaliser une répartition économiquement justifiée et tenant compte de l'importance de chacune des agglomérations, on est simplement arrivé à établir une répartition « belge », dépourvue de toute base réelle.

» C'est ainsi que la capitale, déjà très amplement pourvue dans le passé, s'est vu attribuer un montant de 3,5 milliards.

» Mais comme il faut convaincre la Wallonie qu'elle n'est pas oubliée, on prévoit pour Liège une somme de 2,5 milliards, dont 400 millions pour la période 1960-1964.

» Afin de donner à la partie flamande du pays l'impression que l'on pense à elle aussi, Anvers se voit également octroyer 2,5 milliards, dont 300 millions seulement pour la période 1960-1964.

» Comme, d'autre part, on ne saurait négliger entièrement la ville de Gand, troisième du pays par le chiffre de sa population, on a parallèlement fait un geste en faveur de son agglomération, en lui attribuant 750 millions (dont 100 millions seulement pour la période 1960-1964); encore faut-il dire que ce montant est destiné, en majeure partie, à financer des travaux que le Gouvernement était déjà tenu d'exécuter par suite d'une convention passée, avant qu'il ne fût question du présent projet de loi, en compensation de certains travaux non exécutés.

» Pour rétablir immédiatement l'équilibre, il faut alors évidemment allouer à Charleroi la même somme de 750 millions, dont 100 millions pour la première période.

» Comme le texte se borne à indiquer l'objet des travaux éventuels, sans donner aucune estimation de leur coût respectif, personne n'est à même de savoir si les crédits prévus seront adéquats, insuffisants ou excessifs.

» A notre sens, chaque agglomération, dans quelque partie du pays qu'elle soit située, a droit à l'exécution des travaux indispensables à l'aménagement de ses voies d'accès et de passage et cela à un rythme déterminé par les besoins économiques et les possibilités financières.

» C'est pourquoi nous proposons de supprimer cette subdivision artificielle et dépourvue de tout fondement et d'inscrire au budget le montant du crédit global, étant entendu que le Ministre communiquera chaque année, au moment du dépôt de son budget, la liste des travaux qui seront entamés, poursuivis ou achevés dans chaque agglomération, en indiquant l'estimation de leur coût. »

Par suite de cet amendement, les crédits prévus pour les agglomérations de Bruxelles, de Liège, d'Anvers, de Gand et de Charleroi sont maintenus, mais regroupés,



gehegroeperd, zodanig dat de Minister aan het Parlement de verbindingen, verbetering en aanleg kan voordragen volgens de werkelijke behoeften.

De ringlanen van de agglomeraties, in zoverre zij niet het karakter hebben van een autosnelweg, vallen onder deze rubriek.

Artikel 6 (geamendeerd door de Regering en aangenomen).

Dit artikel omschrijft het waterbouwprogramma : waterlopen, havens en kust, stuwdammen en toevoerbeidingen, ontwatering.

#### 1. WATERLOPEN.

Bijzonder inzake waterwegen zijn programma's op lange termijn noodzakelijk wegens de grote omvang en de technische moeilijkheden van de werken.

De Minister vestigt bijzonder de aandacht op de Maas, het kanaal van Charleroi, het Centrum kanaal, het kanaal Oostende-Brugge-Gent, het kanaal Kortrijk-Bossuit, de Boven-Schelde, het kanaal Nimy-Schelde, het kanaal Bergen-Condé, het probleem van de Durme en de Moervaart, het kanaal Leuven-Dijle, het Kemisch kanaal, de Ringvaart van Gent, en de internationale verbindingen van Europees belang, waaronder de Schelde-Rijn-verbinding en de Maas-Rijnverbinding.

De wet op de 1350 ton die overgenomen wordt in dit ontwerp, is de basis van het structureel programma van de waterwegen. De kalibrering op 1350 ton heeft een gevoelige expansie veroorzaakt van de staalindustrie in het Centrum, het Samberggebied en het Maasbekken.

Een lid doet aan de hand van historische documenten en kaartenmateriaal een interessant betoog in verband met de eeuwenlange evolutie van de waterwegen in de lage landen.

Veel aandacht wordt besteed aan de doelstelling : goedkoper transport, ten einde aldus onze concurrentie mogelijkheden op te drijven.

Een Commissielid stelt voor diverse te Nieuwpoort uitmondende kanalen onderling te verbinden door een ringvaart die rechtstreeks in het estuarium van de IJzer zou uitmonden. De Minister belooft dat de administratie dat probleem in studie zal nemen.

#### 2. ZEEHAVENS EN KUST.

(Geamendeerd door de Regering).

Er wordt aangedrongen op een duidelijke havenpolitiek vanwege de Regering. Alle soorten van goederen maar vooral massagoederen, moeten in onze havens kunnen opgenomen worden. Daarom moeten schepen van grote tonnage kunnen binnenlopen, ten einde aldus de transportkosten te verminderen, en te vermijden dat tankers in vreemde havens aanleggen. Zo rijst het probleem van een haven in diepe zee of zelfs vlottende haven.

Op het aanstaande internationaalscheepvaartcongres te Baltimore zal een antwoord gegeven worden op deze

de sorte que le Ministre pourra s'inspirer des besoins réels pour proposer au Parlement des liaisons, améliorations et aménagements.

Pour autant qu'ils n'aient pas le caractère d'autoroutes, les boulevards circulaires des agglomérations relèvent de cette rubrique.

Article 6 (amendé par le Gouvernement et adopté).

Cet article présente le programme des voies hydrauliques : cours d'eau, ports et côtes, barrages et adductions, démerglements.

#### 1. COURS D'EAU.

C'est spécialement en matière de voies navigables que les programmes à long terme sont indispensables, en raison de l'envergure et des difficultés techniques des travaux.

Le Ministre attire particulièrement l'attention sur la Meuse, le canal de Charleroi, le canal du Centre, le canal Ostende-Bruges-Gand, le canal de Courtrai à Bossuit, le Haut-Escaut, le canal Nimy-Escaut, le canal de Mons à Condé, le problème de la Durme et du Moervaart, le canal Louvain-Dyle, le canal de la Campine, le canal circulaire de Gand, les liaisons internationales d'intérêt européen, et notamment la liaison Escaut-Rhin et la liaison Meuse-Rhin.

La loi des 1.350 tonnes qui est reprise dans le projet, constitue la base du programme structurel des voies navigables. La mise au gabarit de 1.350 tonnes a donné lieu à une expansion sensible de l'industrie métallurgique dans le Centre, la région de la Sambre et le bassin de la Meuse.

En se référant à des documents historiques et à des cartes, un commissaire fait un intéressant exposé de l'évolution, au cours des siècles, des voies navigables aux « Pays-Bas ».

On se préoccupe vivement de l'objectif à atteindre : réduire le coût des transports de façon à améliorer les possibilités de concurrence.

Un commissaire préconise également la liaison de divers canaux débouchant à Nieupoort par un canal circulaire qui aboutirait directement dans l'estuaire de l'Yser. Le Ministre promet que l'administration mettra ce problème à l'étude.

#### 2. LES PORTS MARITIMES ET LA CÔTE.

(Amendé par le Gouvernement).

Il importe que le Gouvernement pratique une politique portuaire claire. Nos ports doivent être en mesure de recevoir les marchandises de toute nature et spécialement les transports de masse. Il faut donc que les navires de fort tonnage puissent pénétrer dans les ports, afin de réduire le coût des transports et d'éviter que les bateaux citernes ne préfèrent les ports étrangers. Ceci pose donc le problème d'un port en mer profonde ou même d'un port flottant.

Le prochain congrès international de la navigation de Baltimore apportera une réponse à ce problème

twistvraag. Ten andere er is een zekere harmonisatie noodzakelijk op het West-Europese plan. De Euro-markt kan tot havenspecialisatie leiden. Anderzijds wordt opgemerkt dat Antwerpen reeds schepen ontvangt met 47.000 T. lading, dat het verkeer zou zijn onze binnenhavens af te stemmen op 100.000 T., dat de toekomst eerder voorbehouden blijft voor middelmatige tonnages, mede omdat de installatiekosten voor grote tonnages enorm zijn.

Aan deze bespreking werd verbonden het vraagstuk van eventuele dijkbreuken en overstromingsgevaar. Aldus werd er gevraagd of gezien de uitvoering van het Deltaplan, geen stormstuw moest opgericht worden in de Schelde, onafgezien van de verhoging en de versterking van de dijken. De gebrekkige functionering van de stormdam zou echter een ramp kunnen betekenen.

Een Commissielid houdt een lange uiteenzetting over het IJzerbekken. Een bijgevoegde nota bevat aanduidingen omtrent de desbetreffende plannen van de administratie.

Op een meer algemeen plan doen sommige Commissieleden opmerken dat de Staat een duidelijker havenpolitiek zou moeten hebben en dat met het oog op het nationaal belang en de grote financiële inspanningen die door de gemeenschap worden gedaan, het aanneemelijk schijnt dat de Staat een woord zou hebben mede te spreken in het beheer van onze nationale havens.

### 3. STUWDAMMEN EN TOEVOERLEIDINGEN.

(Geamendeerd door de Regering).

Verscheidene Commissieleden onderstrepen de grote betekenis van deze werken en het buitengewoon rendement voor het gehele land. De bevoorrading in drink- en nijverheidswater van het Noorden hangt er in ruime mate vanaf.

De kredieten voor de stuwdammen worden globaler vernoemd, met uitzondering van de 2,5 miljard voor de stuwdam der beide Ourthes.

### 4. ONTWATERING.

De ontwatering van de Hene en de Maasvallei wordt als dringend en belangrijk aanvaard. Wat de intercommunale voor de ontwatering van de Hene betreft, merken sommige leden op dat deze tot haar sociaal doel moet beperkt blijven.

Het probleem van de ontwatering vertoont verschillende facetten.

Allereerst hebben we de afvoerweg, te weten de eigenlijke waterweg; dit is een probleem dat door het Bestuur der Waterwegen moet worden opgelost. Vervolgens is er de droogmaking van de stedelijke en industriële strook. En tot slot hebben we de ontwatering van de landbouwgronden, een cultuurtechnisch probleem, waarvoor het Ministerie van Landbouw bevoegd is.

controversé. D'autre part, une certaine harmonisation dans le cadre de l'Europe occidentale s'impose. Le Marché Commun peut conduire à la spécialisation des ports. D'autre part, on fait remarquer qu'Anvers reçoit déjà des navires de 47.000 tonnes de port en lourd, que ce serait une erreur d'aménager nos ports intérieurs en fonction des besoins de navires de 100.000 tonnes, que l'avenir appartient plutôt aux tonnages moyens, notamment en raison du fait que, pour les forts tonnages, les frais d'établissement sont énormes.

Au cours de cette discussion, le problème de la rupture éventuelle de digues et des dangers d'inondation a été soulevé. On s'est demandé s'il n'y aurait pas lieu, en raison de l'exécution du plan Delta, de construire un barrage-tempête dans l'Escaut, indépendamment de l'exhaussement et de la consolidation des digues. Le fonctionnement défectueux du barrage-tempête pourrait cependant provoquer une catastrophe.

Un commissaire expose longuement la situation du bassin de l'Yser. Une note en annexe précise les projets de l'administration au sujet de cette situation.

Sur un plan plus général, certains commissaires font remarquer que l'Etat devrait avoir une politique portuaire plus affirmée et qu'en vue de sauvegarder l'intérêt national et eu égard aux grands efforts financiers consentis par la collectivité, il paraît acceptable que l'Etat ait son mot à dire dans la gestion de nos ports nationaux.

### 3. BARRAGES-RESERVOIRS ET ADDUCTIONS.

(Amendé par le Gouvernement).

Divers commissaires insistent sur l'importance de ces ouvrages et sur leur rendement exceptionnel pour l'ensemble du pays. L'alimentation du nord en eau potable et en eaux industrielles en dépend dans une large mesure.

Les crédits destinés aux barrages-réservoirs sont mentionnés d'une manière plus globale, à l'exception des 2,5 milliards prévus pour le barrage des deux Ourthes.

### 4. DEMERGEMENT.

On s'accorde à considérer comme urgent et important le démergement de la région de la Haine et de la vallée de la Meuse. Quant à l'Intercommunale pour le démergement de la vallée de la Haine, certains membres font remarquer qu'elle doit s'en tenir à son objet social.

Le problème du démergement présente différents aspects.

D'abord, il y a l'émissaire, la voie d'eau proprement dite, qui est un problème à résoudre par l'Administration des Voies hydrauliques. Ensuite, il y a l'assèchement de la région urbaine et industrielle. Enfin, il y a le démergement des terres agricoles, qui constitue un problème d'hydraulique agricole qui est du ressort du Ministère de l'Agriculture.

In principe bemoeit de Staat op het vlak van het Ministerie van Openbare Werken zich niet rechtstreeks met de ontwateringsproblemen. Wanneer het namelijk gaat om het droogmaken van landbouwgronden, valt het probleem onder de wetgeving op de wateringen of de polders. Het Ministerie van Openbare Werken bepaalt zich dan bij het verstrekken van technische adviezen aangaande de kunstwerken die moeten worden gebouwd.

Iets anders is de bemoeienis van de Staat in de veronderstelling dat de droogmaking nodig geworden is doordat het bestuur de waterafvloeiing gewijzigd heeft. In dat geval voert het Bestuur der Waterwegen zelf de nodige werken uit, overeenkomstig de gemeenrechtelijke principes. Met het oog hierop omvatten de kredieten waarin door het ontwerp van investeringswet voor de waterlopen en diversen voorzien wordt, de nodige sommen voor de uitvoering van zulke werken.

Wat de ontwatering van de Henevallei en van de Maasvallei te Luik aangaat, dit zijn bijzondere plannen. Het betreft hier een toestand die door mijnverzakkingen veroorzaakt is; reeds in 1928 heeft de wetgever geoordeeld dat door middel van rijkstoelagen moest worden bijgedragen om die toestand te verhelpen. Die bijdrage is evenwel beperkt tot het droogmaken van het stedelijk gebied. De ontwatering van de landbouwgronden blijft aan de wetgeving op de wateringen onderworpen.

Een opmerking over de ontwatering van de polders doet besluiten dat dit tot de bevoegdheid van het departement van Landbouw behoort.

Het is nogmaals de gelegenheid om het prangend vraagstuk van de Durme te stellen. Kunnen geen cultuurtechnische centra opgericht, die de coördinatie verzekeren tussen verschillende departementen? Aangezien de verzekering gegeven wordt dat telkens wanneer het departement verantwoordelijk is wegens uitvoering van werken of verwaarlozing van onderhoudswerken, het zal tussenkomen, aangezien de oplossing van het Durmevraagstuk en de ontwatering van het stroomgebied van Durme-Moervaart niet bij de wet moet gegeven worden, verklaren sprekers voldoening te hebben.

Artikel 7. (Geamendeerd door de Regering en aangenomen).

Dit artikel omschrijft het programma inzake administratieve gebouwen.

Het met name vermelden van de over 10 à 15 jaar op te richten gebouwen lijkt niet wenselijk wanneer het over kleine en middelgrote werken gaat. Ten gevolge van die opmerking draagt de Minister het amendement voor dat wordt aangenomen. Zoals voor de gewone wegen en de verbetering van stadswegen zullen vijfjarenprogramma's worden voorgedragen zoals nader aangeduid in artikel 18, § 1.

Artikel 8.

Dit artikel bepaalt het programma inzake toelagen voor werken uit te voeren door de lagere besturen.

En principe, l'Etat, sur le plan du Ministère des Travaux publics, n'intervient pas directement dans les problèmes du démergement. Notamment lorsqu'il s'agit de l'assèchement de terres agricoles, le problème se situe sur le plan de la législation des wateringues ou des polders. Le Ministre des Travaux publics n'intervient alors que par voies d'avis techniques sur les ouvrages à construire.

Autre chose est l'intervention de l'Etat dans l'hypothèse où l'assèchement est rendu nécessaire par le fait de l'administration, qui a modifié l'écoulement des eaux. Dans ce cas et selon les principes du droit commun, l'Administration des Voies hydrauliques intervient en exécutant elle-même les travaux nécessaires. Et dans cette perspective, les crédits prévus pour les cours d'eau et les divers dans le projet de loi des investissements comprennent les sommes nécessaires pour l'exécution de tels travaux.

Le démergement de la Haine et celui de la Meuse à Liège constituent des problèmes particuliers. Il s'agit d'une situation résultant d'affaissements miniers et dès 1928, le législateur a estimé qu'il y avait lieu d'intervenir par voie de subventions de l'Etat. Toutefois, cette intervention est limitée à l'assèchement de la région urbaine. Le démergement des terres agricoles reste soumis à la législation sur les wateringues.

Une remarque concernant le démergement des polders permet de conclure que ce problème est de la compétence du département de l'Agriculture.

C'est là une occasion de plus de soulever le brûlant problème de la Durme. Ne pourrait-on créer des centres de génie rural qui assurent la coordination entre les différents départements? Etant donné qu'on donne l'assurance que le département interviendra chaque fois qu'il est responsable de l'exécution de travaux ou de la non-exécution de travaux d'entretien et que la solution du problème de la Durme et du démergement du bassin de la Durme et du Moervaart ne dépend pas d'une loi, les intervenants se déclarent satisfaits.

Article 7. (Amendé par le Gouvernement et adopté).

Cet article définit le programme prévu en matière de bâtiments administratifs.

La désignation des bâtiments à construire dans un délai de 10 à 15 ans ne paraît pas souhaitable, surtout lorsqu'il s'agit de travaux de moyenne et de petite importance. A la suite de cette remarque, le Ministre propose un amendement, qui est adopté. Comme pour les routes ordinaires et les aménagements urbains, des programmes de cinq ans seront présentés comme il est précisé à l'article 18, § 1<sup>er</sup>.

Article 8.

Cet article présente le programme des subventions pour travaux des pouvoirs subordonnés.

## Artikel 9.

Dit artikel betreft het specifiek conjunctuurprogramma, waarmede een bedrag van 50 miljard gemoeid is, te weten 20 miljard voor de periode 1960-1966 en 30 miljard voor de periode 1967-1974. Om de draagwijdte van het conjunctuurprogramma ten volle te begrijpen, moet dit artikel worden aangevuld met de tekst van artikel 15, dat bepaalt dat in geval van laagconjunctuur niet alleen de specifieke werken van het conjunctuurprogramma zullen worden uitgevoerd, maar ook het tempo van de werken en financiële tegemoetkomingen van het basisprogramma zal worden versneld.

## Artikelen 10 tot 13.

In ieder van die artikelen wordt voor de betrokken tak de verdeling van de uitgaven per categorie aangegeven. De anticyclische actie is uiteraard niet overeen te brengen met een te sterke individualisering van de werken; die individualisering is vaak slechts mogelijk op het ogenblik wanneer zich de omstandigheden en situaties voordoen die de inwerkingtreding van het mechanisme der anticyclische actie vorderen.

De aangegeven categorieën van werken werden aangenomen wegens de doelmatigheid van die werken uit oogpunt van de anticyclische actie. De mogelijkheid van een ruime geografische spreiding en een aanmerkelijke opvoering van het volume werkgelegenheid zijn bij de keuze van die werken bepalend geweest.

Het artikel 10 bepaalt twee categorieën : de werken aan de wegen van het secundair net en de werken tot geschiktmaking van de stadswegen. Zowel in het ene als in het andere geval betreft het weinig omvangrijke werken die echter zeer talrijk zijn en over gans ons land zijn gespreid.

In artikel 11 (geamendeerd door de Regering) worden slechts die waterbouwkundige werken bedoeld die moeten uitgevoerd worden aan de waterlopen.

Artikel 12 (geamendeerd door de Regering) betreft de op te richten of te moderniseren gebouwen; die werken beantwoorden bijzonder goed aan de eisen van een anticyclische actie.

De gesubsidieerde werken bedoeld in artikel 13 behoren tot hetzelfde type. Wordt de toelage toegekend krachtens het koninklijk besluit van 2 februari 1959 (cfr. art. 2, 4°, c) dan moeten de werken voldoen aan uiterst strenge criteria wat de tewerkstelling van werklozen betreft. De door de Staat krachtens de wet van 15 april 1949 uit te voeren werken tot aanleg en uitrusting van wegen tenslotte vertonen dezelfde kenmerken.

## Artikel 14 (aangenomen).

Sommige Commissieleden vragen aan de Minister wat moet worden verstaan onder : « vaststellen dat de conjunctuur het treffen van stimulerende maatregelen vergt ». De Minister antwoordt dat er geen algemene regelen zijn : de stijging van het aantal werklozen, de

## Article 9.

Cet article présente le programme spécifique de conjoncture, qui s'élève à 50 milliards de francs, soit 20 milliards pour la période allant de 1960 à 1966 et 30 milliards pour la période 1967-1974. Pour comprendre toute la portée du programme de conjoncture, cet article doit être complété par le texte de l'article 15, qui dispose qu'en cas de basse conjoncture, non seulement les travaux spécifiques du programme de conjoncture seront exécutés, mais aussi le rythme des travaux et interventions financières du programme de base sera accéléré.

## Articles 10 à 13.

Ces articles donnent la répartition des dépenses par catégorie au sein de chaque secteur. Le caractère même de l'action anticyclique ne s'accommode pas d'une grande individualisation des travaux; celle-ci ne sera souvent possible qu'au moment où se présenteront les circonstances et les situations qui déclencheront le mécanisme anticyclique.

Les catégories de travaux ont été retenues en raison de l'efficacité anticyclique de ceux-ci. Les possibilités d'une large distribution géographique et d'une augmentation sensible du volume de l'emploi ont présidé à leur choix.

L'article 10 établit deux catégories : les travaux à exécuter aux routes du réseau secondaire et les aménagements urbains. Dans l'un et l'autre cas, il s'agit de travaux peu importants mais nombreux et bien répartis dans tout le pays.

L'article 11 (amendé par le Gouvernement) ne concerne, parmi les travaux hydrauliques, que ceux à exécuter aux cours d'eau.

L'article 12 (amendé par le Gouvernement) concerne les bâtiments à construire ou à moderniser; ces travaux répondent idéalement aux critères d'une action anticyclique.

Les travaux subventionnés visés par l'article 13 sont du même type. Et lorsque la subvention est octroyée en vertu de l'arrêté royal du 2 février 1959 (cf. article 2, 4°, c), ils doivent répondre à ces critères extrêmement étroits relatifs à la remise au travail des chômeurs. Enfin, des travaux exécutés par l'Etat pour l'aménagement et l'équipement de la voirie en vertu de la loi du 15 avril 1949 participent aux mêmes caractéristiques.

## Article 14 (adopté).

Certains commissaires interrogent le Ministre sur ce qu'il faut entendre par la constatation que l'état de conjoncture requiert des mesures stimulantes. Le Ministre répond qu'il n'y a pas de règle générale : l'augmentation du nombre de chômeurs, le fléchisse-

verslapping van de zaken vormen een aanduiding. Het vaststellen van die toestand en het ontketenen van de actie zullen in ieder geval van zeer groot belang zijn voor de strijd tegen de recessies ten gevolge van de economische conjunctuur.

#### Artikel 15 (aangenomen).

Een Commissielid vraagt wat moet worden verstaan onder : « worden de nodige maatregelen getroffen ». De Minister antwoordt dat in principe de kredieten op de begroting zullen worden uitgetrokken voor zover de stand van de conjunctuur voldoende aanduidingen verschaft. In het andere geval zal de Regering het systeem van de bijkredieten toepassen.

#### Artikel 16 (aangenomen).

De afwijkingen inzake publiciteitstermijnen voor de aanbesteding van openbare werken zullen vooral gelden voor werken van mindere omvang. Dientengevolge zal een versnelling van de werken en een betere spreiding van de aanbestedingen worden bereikt.

#### Artikel 17 (aangenomen).

Dit artikel betreft de budgettaire overboeking. Er worden geen opmerkingen gemaakt.

#### Artikel 18 (geamendeerd door de Regering en aangenomen).

Aangezien de specificatie van de kleine en middelgrote werken uit de programma's geschrapt werd ingevolge een amendement van de Regering (zie art. 5 en 7), is het normaal dat de gesplitste programma's door de Minister aan het Parlement worden voorgelegd.

Een Commissielid stelt voor een vijfjarenprogramma vast te stellen, dat ieder jaar zou worden gewijzigd rekening houdend met de nieuwe behoeften. De Minister van zijn kant is voorstander van vijfjarenprogramma's die, eens dat ze ingediend zijn, zouden worden nageleefd, behoudens wijzigingen die door de omstandigheden mochten vereist zijn.

Het door de Minister voorgedragen amendement wordt in die zin voorgesteld. Er zij opgemerkt dat de algemene economische programmatica insgelijks op basis van vijfjarenplannen gebeurt.

De vijfjarenprogramma's zullen bij de jaarlijkse begrotingen worden gevoegd, met aanduiding van de wijzigingen die de Minister mocht voorstellen.

Een voorstel tot het opmaken van drijjarenprogramma's wordt niet weerhouden.

#### Artikel 19 (aangenomen).

Geen opmerkingen.

ment des affaires constituent des indications. L'appréciation de cet état et le déclenchement de l'action seront, en tout cas, d'une importance extrême pour la lutte contre les récessions dues à la conjoncture économique.

#### Article 15 (adopté).

Un commissaire demande ce qu'il faut entendre par : « les mesures seront prises ». Le Ministre répond qu'en principe, les crédits seront prévus dans le budget pour autant que l'état de la conjoncture donne des indications suffisantes. Dans le cas contraire, le Gouvernement suivra la pratique des crédits supplémentaires.

#### Article 16 (adopté).

Les dérogations en matière de délais de publicité pour les adjudications de travaux publics s'appliqueront surtout aux travaux de moindre importance. Il s'ensuivra une accélération des travaux et une meilleure répartition des adjudications.

#### Article 17 (adopté).

Cet article concerne le report budgétaire. Il ne suscite guère de remarques.

#### Article 18 (amendé par le Gouvernement et adopté).

Etant donné que les précisions relatives aux travaux de moyenne ou de petite importance ont été supprimées des programmes par amendement du Gouvernement (voir notamment les articles 5 et 7), il est normal que les programmes fractionnés soient présentés au Parlement par le Ministre.

Un commissaire propose d'établir un plan de cinq ans qui serait modifié chaque année, compte tenu des besoins nouveaux. Le Ministre, de son côté, est partisan de plans de cinq ans qui, une fois présentés, seraient respectés, sauf modifications exigées par les circonstances.

L'amendement présenté par le Ministre est rédigé dans ce sens. Il convient de remarquer que la programmation économique générale s'établit également sur la base de plans de cinq ans.

Il est entendu que les programmes quinquennaux seront annexés aux budgets annuels, avec indication des modifications que proposerait le Ministre.

Une proposition tendant à établir des programmes triennaux n'est pas retenue.

#### Article 19 (adopté).

Pas de remarques.

## Artikelen 20 en 21.

De verslaggever die aangewezen was voor het meer juridische deel van het ontwerp betreffende de wijziging van de organieke wetten op de onteigeningen tot openbaar nut, verklaart zijn opdracht te verzaken. Wel gaat hij akkoord met de vorm van het ontwerp, maar hij kan zich niet verenigen met de inleidende beschouwingen, die uitgaan van de gedachte van een gedeeltelijke herziening. Hij acht een volledige coördinatie, desnoods bij een afzonderlijk ontwerp, noodzakelijk.

Aangezien het ontwerp van investeringswet en de wijziging van organieke wetten naar zijn oordeel een geheel vormen, aangezien het de gewoonte is dat een verslaggever het ontwerp dat hij rapporteert, steunt en hij beslist heeft zich ten minste te onthouden, verzoekt hij de commissie hem van zijn opdracht te ontslaan. De Commissie beslist derhalve ondergetekende eveneens aan te wijzen als verslaggever van hoofdstuk II.

Hierna licht de gewezen verslaggever zijn standpunt toe en verklaart hij welke bezwaren hij tegen het ontwerp heeft :

1. Hoofdstuk II voorziet in de amendering van het Regentsbesluit van 3 februari 1947. Het mag niet zijn dat zulk een belangrijk vraagstuk eens te meer bij een voorlopige maatregel wordt geregeld. Alle opeenvolgende Ministers hebben beloofd dat zij een gecoördineerd en definitief ontwerp zouden indienen. Dit is nooit gebeurd. Feitelijk had de Minister van Justitie deze belangrijke taak op zich moeten nemen. De Commissie voor de Justitie had dan een nieuwe tekst kunnen behandelen zoals in dit geval paste. Tot nog toe hebben het Parlement, de Koning, de Regent, de regeringen die volmachten bezaten en zelfs de secretarissen-generaal de geldende regeling gewijzigd. Wat oorspronkelijk alleen voorzien was, en dan nog uitzonderlijk, voor de behoeften van de landsverdediging, is later uitgebreid tot de officiële scholen, tot de autosnelwegen en tot de verwervingen met het oog op de economische expansie. In de geest van de wetgever waren de onteigeningen een uitzondering en konden zij alleen voor zeer precieze objecten worden aangewend. Nu veralgemeent men die procedure en dan nog bij wijze van amendement.

2. De desbetreffende wetgeving voorziet feitelijk in een openbaar onderzoek. Zij wordt niet nageleefd. En het is niet omdat deze concrete bepaling in de jongste dertig jaren, geen aanleiding gaf tot processen tegen de Staat, dat zulks in de toekomst uitgesloten zou zijn. De burgers hebben het recht gewaarschuwd te worden en zich tegen eventuele onteigeningen te voorstellen.

Hij beriep zich bovendien op het feit dat de verzamelwet, die het Parlement onlangs heeft goedgekeurd, een bepaling bevat houdende dat het koninklijk besluit dat onteigeningen uitvaardigt, wordt voorafgegaan door een openbaar onderzoek waarvoor zeer korte termijnen gelden.

3. Feitelijk moet de rechter krachtens het amendement, onmiddellijk en ter plaatse uitspraak doen,

## Articles 20 et 21.

Le rapporteur, chargé de s'occuper de la partie plus spécialement juridique du projet consacrée aux modifications à apporter aux lois organiques sur les expropriations pour cause d'utilité publique, déclare renoncer à accomplir la mission qui lui a été confiée. Bien qu'il soit d'accord sur la forme du texte, il ne peut se rallier aux considérations préliminaires, basées sur l'idée d'une révision partielle. Il estime qu'une coordination complète, au besoin par un projet distinct, s'impose.

Considérant que le projet de loi relatif aux investissements et la modification de lois organiques constituent un tout, qu'il est d'usage qu'un rapporteur défende le projet sur lequel il fait rapport, et qu'il est décidé au moins à s'abstenir, il prie la Commission de le décharger de sa mission. La Commission décide, en conséquence, de désigner également le soussigné comme rapporteur du chapitre II.

Cela étant, l'ancien rapporteur précise sa façon de voir et développe ses objections à l'égard du projet :

1. Le chapitre II prévoit la modification, par voie d'amendement, de l'arrêté du Régent du 3 février 1947. Une question de cette importance ne peut être réglée, une fois de plus, par une mesure provisoire. Tous les Ministres successifs ont promis de présenter un projet coordonné et définitif. Cela n'a pas été fait. En réalité, le Ministre de la Justice aurait dû se charger de cette importante tâche. La Commission de la Justice aurait donc examiné un texte nouveau, comme il s'indiquerait de le faire en l'occurrence. Jusqu'à présent, le Parlement, le Roi, le Régent, des gouvernements de pleins pouvoirs et même les secrétaires généraux ont apporté des modifications au régime en vigueur. Ce qui n'était prévu, à l'origine, et encore, à titre exceptionnel, que pour les besoins de la défense nationale, a été étendu ensuite aux écoles officielles, aux autoroutes et aux acquisitions à réaliser à des fins d'expansion économique. Dans l'esprit du législateur, les expropriations revêtaient un caractère exceptionnel et ne s'appliquaient qu'à des objectifs très précis. Or, on généralise maintenant la procédure et ce, par voie d'amendement.

2. La législation en la matière prévoit, en fait, une enquête publique. Elle n'est pas respectée. Et ce n'est pas parce que cette disposition concrète n'a donné lieu, au cours des trente dernières années, à aucun procès intenté à l'Etat, qu'il est exclu que cela puisse se produire à l'avenir. Les citoyens ont le droit d'être avertis et de se prémunir contre les dangers d'expropriation éventuels.

Il invoque d'ailleurs le fait que la loi unique qui vient d'être votée par le Parlement comporte une disposition prévoyant que l'arrêté royal décrétant l'expropriation sera précédé d'une enquête publique soumise à des délais très courts.

3. En fait, en vertu de l'amendement, le juge doit se prononcer immédiatement et sur les lieux, tenir

al dan niet rekening houden met het advies van een deskundige of met de opmerkingen van belanghebbenden en slechts een provisionele vergoeding toekennen. Hij vreest dat aldus onrechtvaardigheden zullen worden begaan.

Derhalve meent hij dat in de allereerste plaats de administratie haar eigen termijnen dient in te korten in alle stadia van de administratieve proceduren met name wanneer het gaat om onteigeningen die door de gemeenten worden doorgevoerd. Was dit zo, dan zou de toestand er heel wat beter uitzien en zou het niet nodig zijn de termijnen van de gerechtelijke procedure andermaal te wijzigen.

Uitvoerig antwoordt de Minister daarop als volgt :

De eerste vraag is waarom de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigeningen moet worden gewijzigd. Het antwoord luidt dat de thans bestaande gerechtelijke procedure te lang duurt wanneer de zaak dringend is : 3 tot 6 maanden wanneer ze haar normaal verloop krijgt, maar het gebeurt vaak dat er meer dan een jaar mee gemoeid is.

Zo'n lange termijn is onverenigbaar met de uitvoering van het investeringsplan :

— Als het conjunctureel programma aan dergelijke risico's inzake onteigening wordt blootgesteld, komt er nooit iets van terecht;

— Ook het structureel programma wordt dan onuitvoerbaar. Het zou bijvoorbeeld niet mogelijk zijn in vijf jaar meer dan 4 miljard frank vast te leggen ter uitvoering van de 150 km lange autoweg van Wallonië. Anderzijds weigeren de concessiehouders, private of openbare, verbintenissen aan te gaan indien de Staat van zijn kant er niet in toestemt de nodige grond binnen welbepaalde termijnen te hunner beschikking te stellen. Een dergelijke toestand zou de toekenning van de concessie voor de aanleg van de autosnelweg Antwerpen-Rijsel onmogelijk maken.

De tweede vraag is hoever de voorgestelde wijziging reikt.

Er bestonden verschillende mogelijkheden en met name het procédé van de huuronteigening of van de opeising, dat wordt gebruikt voor de werken van de landsverdediging, voor een autosnelweg en ten bate van de privé-sector en voor de bouw van scholen. Deze regeling werd niet aangenomen omdat ze een uitzondering moet blijven, omdat de Minister, bij de bespreking van de wet betreffende het Wegenfonds, beloofd had een regeling te treffen die meer in overeenstemming is met de tradities en omdat de Raad van State hem de hier aangenomen regeling had voorgesteld.

De voorgenomen wijziging bevat één enkele aanpassing van de rechtspleging van de besluitwet van 1947, onder voorbehoud van detailkwesties die onbetwiste verbeteringen zijn.

De tussenkomenst van de vrederechter bij de toekenning van vergoedingen gebeurt in twee fasen : Volgens de besluitwet van 1947 bepaalt de rechter de vergoedingen na de partijen te hebben gehoord en nadat de deskundige zijn verslag heeft opgemaakt.

Volgens het ontwerp daarentegen dient de rechter provisionele vergoedingen reeds op de eerste zitting te

compte ou non de l'avis d'un expert ou des remarques des intéressés et n'accorder qu'une indemnité provisionnelle. Il craint que cette procédure ne donne lieu à des décisions inéquitables.

Dans ces conditions, il estime qu'en tout premier lieu, c'est l'administration qui doit raccourcir ses propres délais dans toutes les phases de la procédure administrative, notamment lorsqu'il s'agit d'expropriations poursuivies par les communes. S'il en était ainsi, la situation serait bien meilleure et il ne serait pas nécessaire de modifier une nouvelle fois les délais de la procédure judiciaire.

Le Ministre répond longuement de la façon suivante :

La première question est de savoir pourquoi il est nécessaire d'introduire un changement à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation. C'est que la procédure judiciaire actuelle est trop longue lorsque l'urgence existe : 3 à 6 mois lorsqu'elle se déroule sans accroc, mais il n'est pas rare qu'un délai dépassant même un an, soit atteint.

Une telle longueur n'est pas compatible avec l'exécution du plan des investissements :

— Le programme conjoncturel soumis à de tels aléas en matière d'expropriation serait un leurre;

— Le programme structurel serait également inexécutable. Il ne serait pas possible par exemple d'engager en cinq ans pour plus de 4 milliards de francs pour exécuter les 150 km de l'autoroute de Wallonie. D'autre part, les concessionnaires — privés ou publics — refusent de s'engager si, de son côté, l'Etat ne consent pas à mettre les terrains à leur disposition dans des délais précis. Une telle situation rendrait impossible l'octroi de la concession pour la construction de l'autoroute Anvers-Lille.

Quelle est, en second lieu, la portée des modifications présentées ?

Plusieurs possibilités s'offraient et notamment le procédé de location-expropriation ou de réquisition, usité pour les travaux de la Défense Nationale, pour une autoroute et au profit du secteur privé et de la construction des écoles. Ce régime n'a pas été retenu parce qu'il doit rester exceptionnel, parce que le Ministre, au moment de la discussion de la loi des Fonds des Routes, avait promis de rechercher un système plus conforme aux traditions et parce que le Conseil d'Etat lui a suggéré le régime qui a été retenu.

La modification proposée présente un seul aménagement de la procédure de l'arrêté-loi de 1947, sous réserve de questions de détail qui constituent des améliorations indiscutées.

L'intervention du juge de paix dans l'allocation des indemnités est divisée en deux phases : dans l'arrêté-loi de 1947, le juge fixe les indemnités après avoir entendu les parties et après que l'expert a établi son rapport.

Selon le projet, le juge fixe les indemnités à titre provisionnel dès la première comparution. Et comme

bepalen. En aangezien hij deze vergoedingen heeft toegekend op grond van een summier schatting, dient hij achteraf tot een nieuwe vaststelling van de vergoedingen over te gaan op grond van het deskundigenverslag. De inbezitneming door de onteigenaar heeft plaats na het eerste vonnis, voor zover de plaatsbeschrijving is ingediend en de vergoedingen geconsigneerd.

Deze procedure biedt het voordeel dat de onteigenaar onmiddellijk bezit neemt van de onroerende goederen, dat de onteigening sneller wordt vergoed en dat de procedure rustiger verloopt, daar de termijnen zijn verlengd.

De Minister beantwoordt vervolgens de gemaakte opmerkingen :

Eerste opmerking : het voorlopig en fragmentarisch karakter van deze procedure in het geheel van het onteigeningsvraagstuk.

Volgens de Minister zal een algemene wijziging van de wetten op de onteigening jaren aanslepen; op die wijze wordt, ofwel het hoofdstuk II betreffende de onteigeningen ingetrokken en dan kan het gehele ontwerp worden ingetrokken, ofwel behoudt men dit hoofdstuk door de voorgestelde tekst goed te keuren. De Minister meent dat de doelmatigheid het moet halen op bezwaren van wetgevingstechniek; hij begrijpt niet hoe men de dringende uitvoering van programma's kan onderwerpen aan een formalisme dat zijns inziens te ver gaat.

Tweede opmerking : afwezigheid van een voorafgaand openbaar onderzoek.

De Minister verklaart dat het openbaar onderzoek nooit toepasselijk geweest is op de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden, zoals voorzien in de besluitwet van 1947.

Wat het in de eenheidswet bepaald openbaar onderzoek betreft, is de Minister van oordeel dat het hier om heel wat anders gaat en dat het ingevoerde stelsel juist betrekking heeft op de huur-ontteigening die hij te allen prijze heeft willen vermijden.

Derde opmerking : gebrek aan informatie van de rechter die de vergoedingen visueel moet toekennen.

Men vergeet dat de vrederechter in feite over meer dan 20 dagen beschikt vooraleer de partijen verschijnen en dat het hem dus vrij staat contact op te nemen met de deskundige gedurende deze termijn. Men vergeet eveneens dat de rechter een tweede maal tussenbeide komt binnen een maand of ten laatste binnen twee maanden, om eventueel de toegekende bedragen aan te passen, gelet op de door het deskundigenverslag opgeleverde elementen. Daaruit blijkt dat de rechter thans over meer tijd beschikt dan voorheen om een vonnis te vellen, aangezien alleen het tweede vonnis van belang is.

Als besluit en ter beantwoording van een lid, dat had voorgesteld om het ontwerp naar de Commissie voor de Justitie te zenden, verklaart de Minister dat de door hem voorgestelde wijzigingen geen juri-

il a alloué ces indemnités après évaluation sommaire, une nouvelle intervention de sa part est nécessaire pour qu'il puisse déterminer ces indemnités sur base du rapport de l'expert. La prise de possession par l'expropriant a lieu après le premier jugement pour autant que l'état des lieux ait été déposé et les indemnités consignées.

Les avantages de cette procédure consistent dans le fait que l'expropriant prend très rapidement possession des immeubles, que l'exproprié est payé plus rapidement et que la procédure se déroule avec plus de sérénité, car les délais sont allongés.

Le Ministre rencontre ensuite les objections qui lui ont été faites :

Première objection : le caractère provisoire et fragmentaire de cette procédure dans le contexte général du problème de l'expropriation.

Pour le Ministre, une modification générale des lois sur l'expropriation demandera des années; dans ces conditions, ou bien le chapitre II sur les expropriations est retiré et il ne reste qu'à retirer le projet, ou bien on le maintient en approuvant le texte proposé. Le Ministre estime qu'on ne peut sacrifier l'efficacité aux scrupules légistiques il ne peut comprendre qu'on subordonne l'exécution urgente de programmes à un formalisme qu'il trouve excessif.

Deuxième objection : absence d'enquête publique préalable.

Le Ministre déclare que l'enquête préalable n'a jamais été d'application dans la procédure d'extrême urgence prévue par l'arrêté-loi de 1947.

En ce qui concerne l'enquête publique prévue par la loi unique, le Ministre estime que le cas est tout à fait différent et que le régime introduit ressortit précisément à la location-expropriation qu'il a voulu éviter à tout prix.

Troisième objection : l'absence d'information suffisante du juge appelé à allouer les indemnités à titre provisionnel.

C'est oublier qu'en fait, le juge de paix a plus de vingt jours avant la comparution des parties et qu'il lui est loisible de prendre contact avec l'expert durant ce délai. C'est oublier aussi que le juge intervient une seconde fois dans le mois ou les deux mois au maximum pour ajuster éventuellement les montants alloués, eu égard aux éléments fournis par le rapport d'expertise. Il s'ensuit que le juge a plus de temps qu'avant pour juger, puisque c'est le second jugement qui compte.

En conclusion et en réponse à un commissaire qui avait suggéré de renvoyer le projet en Commission de la Justice, le Ministre déclare que les modifications qu'il présente ne sont pas des problèmes de juristes,



dische problemen vormen maar veeleer politiek doorzicht vereisen. Het is de vraag of de voor de uitvoering van openbare werken noodzakelijke actiemiddelen al dan niet van groter belang zijn dan de beslist eerbiedwaardige, maar toch minder belangrijke argumenten van formele en wetgevingstechnische aard.

Sommige commissieleden menen dat het tijd is dat de wetgeving inzake onteigening wordt gecoördineerd, maar zijn van oordeel dat wie het doel wil, ook de middelen moet willen. Het ontwerp heeft geen zin indien op het ogenblik dat zij een aanvang wil maken met de werken de administratie niet over de nodige grond beschikt. De ervaring leert overigens dat bijna altijd een minnelijke regeling wordt bereikt, dat de eigenaars tijdig worden verwittigd en dat de getroffen personen in de mogelijkheid zijn de nodige maatregelen te nemen en dat ten slotte de door Aankoopcomité's aangeboden vergoedingen zeer behoorlijk zijn.

Een lid zegt dat het ontwerp een goede zaak is voor de ontwikkelingsgebieden terwijl een ander lid wel zijn instemming met het ontwerp betuigt maar toch de aandacht vestigt op het feit dat de schadeloosstelling het voornaamste is; dit geldt volgens hem met name voor de landbouwers die soms door de onteigening hun broodwinning verliezen. De Minister is het hiermede eens en verklaart dat de Aankoopcomités moeten rekening houden met al de schade die wordt veroorzaakt.

De Minister merkt op dat de procedure zohast mogelijk in werking moet treden om de uitvoering van de begroting voor 1961 te vergemakkelijken, de oprichting van de intercommunale mogelijk te maken, de autosnelweg Antwerpen-Rijsel te kunnen toewijzen en voorbereid te zijn op elke eventualiteit met betrekking tot de werken van conjuncturele aard.

Het gewijzigde artikel 20 wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 21 geeft geen aanleiding tot opmerkingen en wordt, op 3 onthoudingen na, met algemene stemmen aangenomen.

Artikel 22 (gewijzigd door de Regering).

Dit artikel betreft het concederen van het aanleggen, uitrusten en onderhouden van autosnelwegen met aanhorigheden alsmede van het oprichten en exploiteren van diensten ten behoeve van de gebruikers. De Koning kan zulke concessie, na overleg in de Minister-raad verlenen aan particuliere bedrijven of aan overheidsbedrijven.

De Minister licht dit artikel toe en verklaart dat men een vereniging van gemeenten kan oprichten die hetzij uitsluitend uit openbare besturen hetzij uit particuliere personen en openbare besturen bestaat.

Zulk een formule biedt verschillende voordelen.

Ten eerste kan, op het vlak van de begroting, geen grotere inspanning worden gedaan dan nu reeds in uitzicht gesteld is; alleen de voorgestelde regeling zal het mogelijk maken de autosnelweg van Wallonië en van Vlaanderen tegelijk uit te voeren.

Ten tweede zal het, wanneer men de concessie toepast, mogelijk zijn soepeler te werk te gaan inzake

mais une affaire de bon sens politique. Il s'agit de savoir si, oui ou non, les moyens d'action nécessaires à l'exécution des travaux publics doivent avoir plus de considération que les arguments — certes respectables mais mineurs — d'ordre formel et légistique.

Certains commissaires conviennent de l'opportunité de la coordination de la législation sur l'expropriation, mais estiment que qui veut la fin doit vouloir les moyens. Tout le projet est privé de sens, si l'administration se trouve privée de terrain au moment de passer à l'exécution des travaux. L'expérience enseigne d'ailleurs qu'un arrangement à l'amiable finit presque toujours par intervenir, que les propriétaires sont avertis en temps utile et que les personnes touchées ont la possibilité de prendre les dispositions nécessaires, qu'enfin les indemnités offertes par les Comités d'acquisition sont très décentes.

Un commissaire souligne le caractère bénéfique du projet dans les régions en expansion, tandis qu'un autre, tout en marquant son accord, attire l'attention sur le fait que l'élément capital est celui de l'indemnisation; il souligne notamment l'importance de cet élément pour les agriculteurs qui parfois perdent leur gagne-pain à cause de l'expropriation. Le Ministre marque son accord et déclare que les Comités d'acquisition doivent tenir compte de tous les dommages causés.

Le Ministre affirme que la procédure doit entrer en application le plus tôt possible afin de faciliter l'exécution du budget de 1961, de permettre la constitution de l'intercommunale et l'octroi de concession de l'autoroute Anvers-Lille et de parer à toute éventualité sur le plan des travaux d'ordre conjoncturel.

L'article 20 amendé est adopté par 9 voix contre 2 et 1 abstention.

L'article 21 ne donne lieu à aucune observation; il est adopté à l'unanimité moins 3 abstentions.

Article 22 (amendé par le Gouvernement).

Il s'agit de l'article relatif à la concession de la construction, de l'équipement et de l'entretien d'autoroutes et de leurs dépendances, ainsi que de l'établissement et de l'exploitation de services au profit des usagers. Le Roi, sur délibération du Conseil des Ministres, peut octroyer de telles concessions soit à des entreprises privées, soit à des entreprises publiques.

En présentant cet article, le Ministre déclare qu'une association de communes pourrait être constituée, comprenant soit exclusivement des pouvoirs publics, soit également des personnes privées en association avec les pouvoirs publics.

Une telle formule présente divers avantages.

Sur le plan budgétaire d'abord, il n'est pas possible de prévoir un effort plus grand que celui qui est accompli; seul le régime proposé permettra de mener de front l'exécution des autoroutes de Wallonie et des Flandres.

En second lieu, la formule de concession permet une plus grande souplesse en matière de recrutement du

aanwerving van personeel, organisatie en controle. Bovendien zal een vereniging van gemeenten mede dank zij de bemoeiing van het Gemeentekrediet over meer financiële middelen kunnen beschikken dan de Staat.

Sommige vreemde landen waaronder buurstaten hebben trouwens de formule van de concessie toegepast. Dit is het geval voor de Verenigde Staten van Amerika, Italië en Frankrijk. In de twee laatste landen heeft men met dat doel intercommunales ingesteld.

De voorgestelde regeling bepaalt evenwel dat de Staat de tol zal betalen in de plaats van de weggebruiker, met het gevolg dat men geen zwerm ontvang- en controleambtenaren zal moeten aanwerven en de belastingen, die reeds op de weggebruikers drukken niet zal moeten verzwaren.

Een lid merkt op dat de formule van de vereniging van openbare besturen, op het vlak van de begroting, kennelijk een lapmiddel is, aangezien de kosten met dezelfde middelen worden betaald. Hierop antwoordt de Minister dat het Wegenfonds onmogelijk de nodige middelen kan vinden maar dat het Gemeentekrediet wegens zijn eigen-organisatie kan slagen waar de Staat te kort schiet. Een lid is het hiermede eens en verklaart dat men voor een werk in een bepaalde streek zeer belangrijke financieringsmiddelen kan aantrekken; hij noemt een bepaald geval en is van oordeel dat het Gemeentekrediet voor de autosnelweg Antwerpen-Rijssel belangrijke geldmiddelen zal kunnen vinden.

Aan een ander lid dat zijn instemming met de vooropgezette formule betuigt, maar toch opmerkt dat het Gemeentekrediet in de eerste plaats in de eigen behoeften van de gemeenten dient te voorzien, antwoordt de Minister dat de gemeenten in de schoot van die instelling sterk genoeg vertegenwoordigd zijn om elke afglijding op dat gebied te verhinderen; een autosnelweg is bovendien het mooiste geschenk dat men aan een streek kan geven.

Ten slotte antwoordt de Minister op een desbetreffende vraag van een ander lid dat de particuliere sector, de provinciën en zelfs de Staat kunnen deelnemen aan een intercommunale vereniging die berust op de wet van 1 maart 1922.

Het gewijzigde artikel wordt aangenomen met 9 stemmen bij 2 onthoudingen.

\*  
\*\*

Het gewijzigde ontwerp is aangenomen met 9 stemmen bij 2 onthoudingen.

Dit verslag is met algemene stemmen goedgekeurd.

*De Verslaggever,*  
A. DE CLERCK.

*De Voorzitter,*  
O. VAN DEN STORME.

personnel, des règles d'organisation et de contrôle. Une association de communes, en outre, aura des possibilités financières que l'Etat n'a pas, grâce notamment à l'intervention du Crédit communal.

Les pays étrangers et voisins ont d'ailleurs adopté la formule de la concession, tels les Etats-Unis d'Amérique, l'Italie et la France. Dans ces deux derniers pays, on a recours à la formule de l'intercommunale en la matière.

Toutefois, dans le système présenté, l'Etat se substitue à l'usager pour supporter le péage, ce qui permettra d'éviter une nuée d'agents de perception et de contrôle, ainsi que de ne pas alourdir les taxes qui déjà grèvent les usagers de la route.

A un commissaire qui estime que la formule de l'association de pouvoirs publics est le type même de l'expédient budgétaire puisque ce sont les mêmes ressources qui alimentent l'opération, le Ministre répond qu'alors qu'il ne serait pas possible pour le Fonds des Routes de trouver les fonds nécessaires, le Crédit Communal pourra les obtenir là où l'Etat ne réussit pas, en raison de sa propre organisation. Il est appuyé par un commissaire qui déclare qu'un travail réalisé dans une région peut attirer des fonds très importants pour son financement; il signale un cas précis et pense que le Crédit Communal pourrait obtenir des fonds importants notamment pour la construction de l'autoroute Anvers-Lille.

A un autre commissaire qui marque son accord sur la formule, mais qui souligne que le Crédit Communal devra en premier lieu aider les communes dans leurs besoins propres, le Ministre répond qu'au sein de cet organisme, les communes sont suffisamment bien représentées pour empêcher toute déviation de cette sorte; d'ailleurs, la construction d'une autoroute constitue le plus beau des cadeaux qu'on puisse faire à une région.

Enfin, à une question posée par un autre commissaire, le Ministre déclare que le secteur privé, les provinces et même l'Etat peuvent être membres d'une association intercommunale fondée sur la loi du 1<sup>er</sup> mars 1922.

L'article amendé est adopté par 9 voix et 2 abstentions.

\*  
\*\*

Le projet amendé a été approuvé par 9 voix et 2 abstentions.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

*Le Rapporteur,*  
A. DE CLERCK.

*Le Président,*  
O. VAN DEN STORME.

TEKST AANGENOMEN  
DOOR DE COMMISSIE.

EERSTE HOOFDSTUK.

ALGEMEEN INVESTERINGSPLAN  
OPENBARE WERKEN

§ 1. — Algemeenheden.

EERSTE ARTIKEL.

Deze wet stelt een plan van investeringen in openbare werken vast, dat loopt over een periode van vijftien jaar, van 1960 tot 1974. Dat plan bestaat uit twee programma's van infrastructuurwerken, een basisprogramma en een conjunctuurprogramma, voor een totaal bedrag van 200 miljard frank.

De uitgaven van het investeringsplan worden door het Autonoom Fonds voor openbare werken ten laste genomen met ingang van de datum bepaald door de Koning. De Koning wordt evenwel gemachtigd andere vormen van financiering der investeringen voorzien in het plan in te stellen.

ART. 2.

Het investeringsplan betreft :

1° de werken, met inbegrip van de eigendomsverkrijgingen, die door de Staat (Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw) moeten worden uitgevoerd aan de autosnelwegen, de wegen, de waterwegen, de havens, de kust, de waterbouwwerken en de gebouwen, alsook aan de aanhorigheden ervan en aan de ermede verband houdende verkeerswegen;

2° de werken tot geschiktmaking, uitrusting en sanering van de wegen, die door de Staat moeten worden uitgevoerd ter voldoening aan artikel 8 van de wet van 15 april 1949 houdende instelling van een Nationaal Fonds voor de Huisvesting, gewijzigd bij de wet van 27 juni 1956;

3° het door de wet van 6 juli 1948 ten laste van de Staat gelegde herstel van de oorlogsschade aan de goederen noodzakelijk voor een openbare dienst of voor het nastreven van een doel van algemeen belang;

4° de toelagen, door de Staat (Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw) te verlenen ter uitvoering inzonderheid van :

a) artikel 6 van de wet van 5 juli 1956 tot wijziging van de begroting van de buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1956 met het oog op het uitvoeren in de haven van Antwerpen van een programma van dringende investeringen van nationaal belang;

TEXTE ADOPTÉ  
PAR LA COMMISSION.

CHAPITRE PREMIER.

PLAN GENERAL D'INVESTISSEMENTS  
TRAVAUX PUBLICS

§ 1. — Généralités.

ARTICLE PREMIER.

La présente loi arrête un plan d'investissements de travaux publics portant sur une période de quinze ans, allant de 1960 à 1974. Il comprend deux programmes de travaux d'infrastructure, l'un de base et l'autre de conjoncture, dont le montant total s'élève à 200 milliards de francs.

Les dépenses du plan d'investissements seront prises en charge par le Fonds autonome des travaux publics à la date déterminée par le Roi. Toutefois, le Roi est autorisé à instituer d'autres modes de financement des investissements prévus au plan.

ART. 2.

Le plan d'investissements s'applique :

1° aux travaux, y compris les acquisitions, à exécuter par l'Etat (Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction) aux autoroutes, routes, voies navigables, ports, à la côte, aux ouvrages hydrauliques et bâtiments, ainsi qu'à leurs dépendances et aux voies de communication qui s'y rapportent;

2° aux travaux d'aménagement, d'équipement et d'assainissement de la voirie à exécuter par l'Etat en exécution de l'article 8 de la loi du 15 avril 1949 instituant un Fonds national de logement, modifié par la loi du 27 juin 1956;

3° à la réparation des dommages de guerre aux biens nécessaires à un service public ou à la poursuite d'une fin d'intérêt général mise à charge de l'Etat par la loi du 6 juillet 1948;

4° aux subventions à octroyer par l'Etat (Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction) en exécution notamment :

a) de l'article 6 de la loi du 5 juillet 1956 modifiant le budget des recettes et dépenses extraordinaires de l'exercice 1956 en vue de la réalisation d'un programme d'investissements urgents et d'intérêt national au port d'Anvers;

b) de hoofdstukken I en IV van het besluit van de Regent van 2 juli 1949 betreffende de Staats-tegemoetkoming inzake toelagen voor het uitvoeren van werken door de provincies, gemeenten, verenigingen van gemeenten, commissies van openbare onderstand, kerkfabrieken en verenigingen van polders of wateringeng, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 26 september 1951, 1 juli 1952, 27 april 1956, 27 maart 1957 en 1 februari 1960, met uitzondering van de toelagen te verlenen krachtens hoofdstuk I, § 2, voor de uitvoering van werken aan scholen die van een provinciale of gemeentelijke overheid afhangen;

c) het koninklijk besluit van 2 februari 1959 betreffende de Rijksbijdrage in de kosten van de uitvoering van werken door de provincies, de gemeenten, de verenigingen van gemeenten en de verenigingen van polders of van wateringeng, met de hulp van werklozen.

## § 2. — Het basisprogramma.

### ART. 3.

Het basisprogramma slaat op een totaal bedrag van 150 miljard frank.

Zoals aangegeven in onderstaande tabel wordt het bedrag verdeeld rekening houdend met het deel van het te verwachten nationaal inkomen dat voor de in dit programma opgenomen investeringen bestemd is :

b) des chapitres I<sup>er</sup> et IV de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949, relatif à l'intervention de l'État en matière de subsides pour l'exécution de travaux par les provinces, communes, associations de communes, commissions d'assistance publique, fabriques d'églises, associations de polders et de wateringues, modifié par les arrêtés royaux des 26 septembre 1951, 1<sup>er</sup> juillet 1952, 27 avril 1956, 27 mars 1957 et 1<sup>er</sup> février 1960, à l'exception des subventions à octroyer en vertu du chapitre 1<sup>er</sup>, § 2, pour l'exécution de travaux aux établissements scolaires qui relèvent d'une autorité provinciale ou communale;

c) de l'arrêté royal du 2 février 1959 relatif à l'intervention financière de l'État pour l'exécution de travaux par les provinces, communes, associations de polders et de wateringues, avec l'aide des chômeurs.

## § 2. — Le programme de base.

### ART. 3.

Le programme de base s'élève à un montant total de 150 milliards de francs.

Ce montant est réparti, ainsi qu'il est indiqué dans le tableau ci-après, compte tenu de la part du revenu national prévisible, qui est réservée aux investissements compris dans ce programme :

| JAAR<br>—<br>ANNEE | Raming van het nationaal<br>inkomen in miljoenen frank<br>—<br><i>Prévision du revenu national<br/>en millions de francs</i> | Deel bestemd voor de investeringen in openbare werken<br>—<br><i>Part réservée aux investissements de travaux publics</i> |                                                         |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
|                    |                                                                                                                              | in ten honderd<br>—<br><i>en pour cent</i>                                                                                | in miljoenen frank<br>—<br><i>en millions de francs</i> |
| 1960               | 448.000                                                                                                                      | 1,7                                                                                                                       | 7.600                                                   |
| 1961               | 462.000                                                                                                                      | 1,8                                                                                                                       | 8.300                                                   |
| 1962               | 476.000                                                                                                                      | 1,8                                                                                                                       | 8.600                                                   |
| 1963               | 491.000                                                                                                                      | 1,8                                                                                                                       | 8.800                                                   |
| 1964               | 506.000                                                                                                                      | 1,8                                                                                                                       | 9.100                                                   |
| 1965               | 522.000                                                                                                                      | 1,8                                                                                                                       | 9.400                                                   |
| 1966               | 538.000                                                                                                                      | 1,8                                                                                                                       | 9.700                                                   |
| 1967               | 555.000                                                                                                                      | 1,8                                                                                                                       | 9.900                                                   |
| 1968               | 572.000                                                                                                                      | 1,8                                                                                                                       | 10.200                                                  |
| 1969               | 590.000                                                                                                                      | 1,8                                                                                                                       | 10.600                                                  |
| 1970               | 608.000                                                                                                                      | 1,8                                                                                                                       | 10.800                                                  |
| 1971               | 627.000                                                                                                                      | 1,8                                                                                                                       | 11.200                                                  |
| 1972               | 646.000                                                                                                                      | 1,8                                                                                                                       | 11.600                                                  |
| 1973               | 666.000                                                                                                                      | 1,8                                                                                                                       | 11.900                                                  |
| 1974               | 686.000                                                                                                                      | 1,8                                                                                                                       | 12.300                                                  |
|                    |                                                                                                                              |                                                                                                                           | 150.000                                                 |

## ART. 4.

Ten einde er voor te zorgen, dat het in artikel 3 bepaalde bedrag aan de in dit programma opgenomen werken wordt besteed, worden op de Rijksbegrotingen, voor de in artikel 2 bedoelde werken, verkrijgingen en diverse financiële tegemoetkomingen, de in de onderstaande tabel, vermelde vastleggingskredieten, alsook de desbetreffende betalingskredieten uitgetrokken :

In miljoenen franken.

## ART. 4.

En vue d'assurer l'affectation aux investissements compris dans ce programme de la part du revenu national visée à l'article 3, sont inscrits aux budgets de l'Etat, les crédits d'engagement indiqués dans le tableau ci-après, ainsi que les crédits de paiement y afférents, relatifs aux travaux, acquisitions et diverses interventions financières, visés par l'article 2 :

En millions de francs.

| JAAR<br>—<br>ANNEE | Wegen<br>—<br>Routes | Waterwegen<br>—<br>Voies hydrauliques | Gebouwen<br>—<br>Bâtiments | Stedebouw<br>—<br>Urbanisme | Totalen<br>—<br>Totaux |
|--------------------|----------------------|---------------------------------------|----------------------------|-----------------------------|------------------------|
| 1960               | 2.500                | 2.710                                 | 1.080                      | 1.310                       | 7.600                  |
| 1961               | 2.800                | 2.825                                 | 1.315                      | 1.360                       | 8.300                  |
| 1962               | 3.030                | 2.940                                 | 1.270                      | 1.360                       | 8.600                  |
| 1963               | 2.920                | 3.445                                 | 1.025                      | 1.410                       | 8.800                  |
| 1964               | 3.550                | 3.355                                 | 755                        | 1.440                       | 9.100                  |
| 1965               | 3.820                | 3.340                                 | 790                        | 1.450                       | 9.400                  |
| 1966               | 4.240                | 3.170                                 | 790                        | 1.500                       | 9.700                  |
| 1967               | 5.160                | 2.280                                 | 910                        | 1.550                       | 9.900                  |
| 1968               | 5.210                | 2.450                                 | 1.090                      | 1.450                       | 10.200                 |
| 1969               | 5.540                | 2.430                                 | 1.180                      | 1.450                       | 10.600                 |
| 1970               | 6.000                | 2.070                                 | 1.250                      | 1.480                       | 10.800                 |
| 1971               | 6.020                | 2.115                                 | 1.535                      | 1.530                       | 11.200                 |
| 1972               | 6.330                | 2.135                                 | 1.605                      | 1.530                       | 11.600                 |
| 1973               | 6.460                | 2.250                                 | 1.640                      | 1.550                       | 11.900                 |
| 1974               | 6.420                | 2.485                                 | 1.765                      | 1.630                       | 12.300                 |
|                    | 70.000               | 40.000                                | 18.000                     | 22.000                      | 150.000                |





## ART. 6.

De vastleggingskredieten, op de Rijksbegrotingen (Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw) uitgetrokken voor het bouwen en geschiktmaken van de waterwegen, havens, kusten en waterbouwwerken, alsmede voor de toelagen bedoeld in artikel 2, 4<sup>o</sup>, a en b, worden verdeeld als volgt:

(In miljoenen franken)

| Waterwegen<br>—<br><i>Voies hydrauliques</i>                                         | J A R E N<br>—<br>A N N E E S |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       | Totalen<br>—<br><i>Totaux</i> |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------------------------------|
|                                                                                      |                               |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |                               |
|                                                                                      | 1960                          | 1961  | 1962  | 1963  | 1964  | 1965  | 1966  | 1967  | 1968  | 1969  | 1970  | 1971  | 1972  | 1973  | 1974  |                               |
| Waterlopen. — <i>Cours d'eau</i> . . . . .                                           | 1.450                         | 1.520 | 1.605 | 1.350 | 1.795 | 1.775 | 1.750 | 1.180 | 1.270 | 1.345 | 285   | 1.055 | 1.135 | 1.350 | 1.735 | 21.300                        |
| Zeehavens en kust. — <i>Ports maritimes et côte</i> . . . . .                        | 1.070                         | 1.125 | 1.170 | 1.730 | 1.250 | 1.175 | 1.050 | 730   | 800   | 775   | 825   | 800   | 750   | 650   | 550   | 14.450                        |
| Stuwdammen en toevoerleidingen. — <i>Barrages-réservoirs et adductions</i> . . . . . | 80                            | 70    | 55    | 255   | 200   | 280   | 260   | 260   | 260   | 310   | 260   | 260   | 250   | 250   | 200   | 3.250                         |
| Ontwatering. — <i>Déménagement</i> . . . . .                                         | 110                           | 110   | 110   | 110   | 110   | 110   | 110   | 110   | 120   | —     | —     | —     | —     | —     | —     | 1.000                         |
| Totalen. — <i>Totaux</i> . . . . .                                                   | 2.710                         | 2.825 | 2.940 | 3.445 | 3.355 | 3.340 | 3.170 | 2.280 | 2.450 | 2.430 | 2.070 | 2.115 | 2.135 | 2.250 | 2.485 | 40.000                        |

Ze worden besteed als volgt :

Ils sont affectés comme suit :

| Omschrijving<br>—<br><i>Libellé</i>                                                                                                                        | Ramingen<br>in miljoenen<br>frank<br>—<br><i>Estimations<br/>en millions<br/>de francs</i> | J A R E N<br>—<br>A N N E E S |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|                                                                                                                                                            |                                                                                            | 1960                          | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 |
|                                                                                                                                                            |                                                                                            | 1974                          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 1 <sup>o</sup> Waterlopen. — <i>Cours d'eau</i> :                                                                                                          |                                                                                            |                               |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| a) Internationale verbindingen. — <i>Liaisons internationales</i> . . . . .                                                                                | 2.000                                                                                      | —                             | —    | —    | —    | 150  | 250  | 350  | 350  | 350  | 300  | 250  | —    | —    | —    |
| b) 2.000 ton. — 2.000 tonnes :                                                                                                                             |                                                                                            |                               |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Kanaal Gent-Brugge-Oostende. — <i>Canal Gand-Bruges-Ostende</i> . . . . .                                                                                  | 1.500                                                                                      | —                             | —    | —    | —    | —    | —    | 150  | 200  | 250  | 250  | 250  | 250  | 150  | —    |
| Ringvaart te Gent. — <i>Canal circulaire à Gand</i> :                                                                                                      | 1.150                                                                                      | 200                           | 480  | 470  | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Zeeschelde tussen Gent en Antwerpen en bijrivieren (verschillende profielen). — <i>Escaut maritime entre Gand et Anvers et affluents (divers gabarits)</i> | 1.200                                                                                      | 10                            | 10   | 10   | 120  | 130  | 150  | 150  | 200  | 200  | 220  | —    | —    | —    | —    |

## ART. 6.

Les crédits d'engagement inscrits aux budgets de l'Etat (Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction) pour la construction et l'aménagement des voies navigables, ports, côtes et ouvrages hydrauliques, ainsi que pour les subventions visées à l'article 2, 4<sup>o</sup>, a et b, se répartissent comme suit :

(En millions de francs)



| Omschrijving<br>—<br>Libellé                                                                                                                                                                             | Ramingen<br>in miljoenen<br>frank<br>—<br>Estimations<br>en millions<br>de francs | J A R E N<br>—<br>A N N E E S |       |       |       |       |       |       |       |       |       |      |       |       |       |       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|
|                                                                                                                                                                                                          |                                                                                   | 1960                          | 1961  | 1962  | 1963  | 1964  | 1965  | 1966  | 1967  | 1968  | 1969  | 1970 | 1971  | 1972  | 1973  | 1974  |
|                                                                                                                                                                                                          |                                                                                   |                               |       |       |       |       |       |       |       |       |       |      |       |       |       |       |
| Netekanaal. — <i>Canal de la Nèthe</i> . . . . .                                                                                                                                                         | 200                                                                               | —                             | —     | —     | —     | 100   | 100   | —     | —     | —     | —     | —    | —     | —     | —     | —     |
| Albertkanaal. — <i>Canal Albert</i> . . . . .                                                                                                                                                            | 1.050                                                                             | —                             | —     | —     | 200   | 200   | 250   | 200   | —     | —     | —     | —    | —     | —     | —     | —     |
| c) 1.350 ton. — 1.350 tonnes :                                                                                                                                                                           |                                                                                   |                               |       |       |       |       |       |       |       |       |       |      |       |       |       |       |
| Kanaal Charleroi-Brussel. — <i>Canal Charleroi-Bruxelles</i> . . . . .                                                                                                                                   | 1.470                                                                             | 1.020                         | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —    | —     | —     | 150   | 300   |
| Samber. — <i>Sambre</i> . . . . .                                                                                                                                                                        | 1.250                                                                             | 30                            | 320   | 340   | 560   | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —    | —     | —     | —     | —     |
| Maas (met inbegrip van de Beneden-Maas en de autonome haven van Luik). — <i>Meuse (y compris la Basse Meuse et le port autonome de Liège)</i> . . . . .                                                  | 2.550                                                                             | —                             | 200   | 200   | 200   | 250   | —     | —     | 200   | 200   | 250   | 200  | 250   | 300   | 275   | 275   |
| Kanaal van het Centrum. — <i>Canal du Centre</i> . . . . .                                                                                                                                               | 2.600                                                                             | —                             | 250   | —     | —     | 650   | 1.000 | 700   | —     | —     | —     | —    | —     | —     | —     | —     |
| Boven-Schelde. — <i>Haut-Escaut</i> . . . . .                                                                                                                                                            | 2.180                                                                             | —                             | 100   | 330   | —     | —     | —     | —     | —     | 200   | 250   | 200  | 250   | 300   | 275   | 275   |
| d) 300-600 ton, herstelling, diversen. — 300-600 tonnes, <i>restauration et divers</i> . . . . .                                                                                                         | 4.150                                                                             | 190                           | 160   | 255   | 270   | 415   | 75    | 50    | 30    | 70    | 75    | 85   | 305   | 435   | 700   | 1.035 |
| Totaal. — <i>Totaux</i> . . . . .                                                                                                                                                                        | 21.300                                                                            | 1.450                         | 1.520 | 1.605 | 1.350 | 1.795 | 1.775 | 1.750 | 1.180 | 1.270 | 1.345 | 985  | 1.055 | 1.135 | 1.350 | 1.735 |
| 2 <sup>o</sup> Zeehavens en kust. — <i>Ports maritimes et côte</i> :                                                                                                                                     |                                                                                   |                               |       |       |       |       |       |       |       |       |       |      |       |       |       |       |
| Haven van Antwerpen/Schelde beneden Antwerpen en haar verbindingen met de diepe passen in zee. — <i>Port d'Anvers/Escout en aval d'Anvers et ses liaisons avec les passes profondes en mer</i> . . . . . | 7.900                                                                             | 700                           | 700   | 450   | 600   | 600   | 600   | 550   | 500   | 500   | 375   | 325  | 500   | 500   | 500   | 500   |
| Haven van Gent/Kanaal Gent-Terneuzen. — <i>Port de Gand/Canal Gand-Terneuzen</i> . . . . .                                                                                                               | 3.500                                                                             | 370                           | 225   | 525   | 530   | 480   | 370   | 200   | 100   | 100   | 150   | 150  | 100   | 100   | 100   | —     |
| Haven van Brugge en Zeebrugge/Boudewijnkanaal. — <i>Port de Bruges et Zeebrugge/Canal Baudouin</i> . . . . .                                                                                             | 850                                                                               | —                             | 200   | 150   | 500   | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —    | —     | —     | —     | —     |
| Haven van Brussel/Kanaal Brussel-Rupel. — <i>Port de Bruxelles/Canal Bruxelles-Rupel</i> . . . . .                                                                                                       | 1.000                                                                             | —                             | —     | —     | —     | 100   | 100   | 200   | 30    | 100   | 100   | 170  | 100   | 100   | —     | —     |
| Kusthavens en werken in zee (herstelling inbegrepen), kustverdediging. — <i>Ports côtiers et travaux maritimes (y compris restauration), défense de la côte</i> . . . . .                                | 1.200                                                                             | —                             | —     | 45    | 100   | 70    | 105   | 100   | 100   | 100   | 150   | 180  | 100   | 50    | 50    | 50    |
| Totaal. — <i>Totaux</i> . . . . .                                                                                                                                                                        | 14.450                                                                            | 1.070                         | 1.125 | 1.170 | 1.730 | 1.250 | 1.175 | 1.050 | 730   | 800   | 775   | 825  | 800   | 750   | 650   | 550   |

3<sup>o</sup> Stuwdammen en toevoerleidingen. — *Barrages-réservoirs et adductions* :

Vesterstuwdam, stuwdam van de Gileppe en werken tot uitrusting en aflatting en de kleine stuwdam in de Ourthe. — *Barrage de la Vesdre, barrage de la Gileppe et travaux d'équipement et de vidange et le petit barrage de l'Ourthe* . . . . .

— — — — —

## OMSCHRIJVING

## LIBELLÉ

J A R E N  
A N N E E S

Ramingen  
in miljoenen  
franken  
—  
Estimations  
en millions  
de francs

|                                                                                                                                    | 1960  | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Stuwdam van de beide Ourthes, toeverleidingen en hydrografische bekkens. — <i>Barrages des deux Ourthes, aductions et versants</i> | —     | —    | —    | —    | —    | 250  | 250  | 250  | 250  | 300  | 250  | 250  | 250  | 250  | 200  |
| Kleine stuwdammen, diversen. — <i>Petits barrages, divers</i>                                                                      | —     | —    | 10   | 10   | 10   | 10   | 10   | 10   | 10   | 10   | 10   | 10   | —    | —    | —    |
| Totaal. — <i>Totaux</i>                                                                                                            | 80    | 70   | 55   | 255  | 200  | 280  | 260  | 260  | 260  | 310  | 260  | 260  | 250  | 250  | 200  |
| 4 <sup>o</sup> Ontwatering. — <i>Démergement</i> :                                                                                 |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Hene. — <i>Haine</i>                                                                                                               | 540   | 60   | 60   | 60   | 60   | 60   | 60   | 60   | 60   | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Maas. — <i>Meuse</i>                                                                                                               | 460   | 50   | 50   | 50   | 50   | 50   | 50   | 50   | 60   | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Totaal. — <i>Totaux</i>                                                                                                            | 1.000 | 110  | 110  | 110  | 110  | 110  | 110  | 110  | 120  | —    | —    | —    | —    | —    | —    |

## ART. 7.

De vastleggingskredieten, op de Rijksbegrotingen (Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw) uitgetrokken voor het oprichten en geschiktmaken van gebouwen, worden verdeeld als volgt :

(In miljoenen frank)

## ART. 7.

Les crédits d'engagement inscrits aux budgets de l'Etat (Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction) pour la construction et l'aménagement des bâtiments, se répartissent comme suit :

(En millions de francs)

| GEBOUWEN<br>BATIMENTS                                                                | 1960  | 1961  | 1962  | 1963  | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968  | 1969  | 1970  | 1971  | 1972  | 1973  | 1974  | Totaal<br>—<br>Totaux |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------------|
| Administratieve wijk te Brussel. — <i>Cité administrative de Bruxelles</i>           | 200   | 300   | 400   | 200   | —    | —    | —    | —    | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —     | 1.400                 |
| Kunstberg en Albert-I bibliotheek. — <i>Mont des Arts et Albertine</i>               | 200   | 170   | 200   | 230   | —    | —    | —    | —    | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —     | 800                   |
| Academisch Ziekenhuis te Gent. — <i>Hôpital universitaire de Gand</i>                | 60    | 60    | 60    | 20    | —    | —    | —    | —    | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —     | 200                   |
| Administratieve centra. — <i>Centres administratifs</i>                              | 50    | 40    | 35    | 115   | 335  | 240  | 220  | —    | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —     | 1.035                 |
| Ministeriële departementen en diversen. — <i>Départements ministériels et divers</i> | 570   | 745   | 575   | 460   | 420  | 550  | 570  | 910  | 1.090 | 1.180 | 1.250 | 1.535 | 1.605 | 1.640 | 1.765 | 14.865                |
| Totaal                                                                               | 1.080 | 1.315 | 1.270 | 1.025 | 755  | 790  | 790  | 910  | 1.090 | 1.180 | 1.250 | 1.535 | 1.605 | 1.640 | 1.765 | 18.000                |

## ART. 8.

De vastleggingskredieten, op de Rijksbegrotingen (Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw) uitgetrokken voor de werken, het herstel en de toelagen bedoeld resp. in 2º, 3º en 4º, b, van artikel 2, worden verdeeld als volgt:

(In miljoenen frank)

| Stedebouw<br>—<br><i>Urbanisme</i> | J A R E N<br>—<br>A N N E E S |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | Totalen<br>—<br><i>Totaux</i> |
|------------------------------------|-------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------------------------------|
|                                    | 1960                          | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974                          |

Werken art. 2, 2º. — *Travaux art. 2, 2º.* . . . . . 300 300 300 300 300 300 300 300 300 300 300 300 300 300 300 300 4.500

Herstel art. 2, 3º. — *Réparations art. 2, 3º.* . . . . . 200 100 100 100 100 100 100 100 100 — — — — — — — 900

Toelagen art. 2, 4º, b : — *Subventions art. 2, 4º, b :*

Openbare Werken. — *Travaux Publics* . . . . . 700 700 700 750 750 750 800 850 850 850 850 850 900 900 920 1.000 12.270

Justitie. — *Justice* . . . . . 70 70 70 70 100 100 100 100 100 100 100 120 120 120 120 120 1.480

Binnenlandse Zaken. — *Intérieur* . . . . . 30 30 30 30 30 40 40 40 40 40 40 50 50 50 50 50 600

Uitvoering plannen van aanleg. — *Exécution plans d'aménagement* . . . . . — 100 100 100 100 100 100 100 100 100 100 100 100 100 100 100 1.400

Parkeerruimten. — *Parkings* . . . . . — 50 50 50 50 50 50 50 50 50 50 50 50 50 50 50 700

Diversen en onvoorziene behoeften. — *Divers et imprévus* . . . . . 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 150

Totalen. — *Totaux* . . . . . 1.310 1.360 1.360 1.440 1.440 1.450 1.500 1.550 1.550 1.450 1.450 1.480 1.530 1.530 1.550 1.630 22.000

## ART. 8.

Les crédits d'engagement inscrits aux budgets de l'Etat (Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction) pour les travaux visés par l'article 2, 2º, les réparations visées par l'article 2, 3º, et les subventions visées par l'article 2, 4º, b, se répartissent comme suit :

(En millions de francs)

## § 3. — Het conjunctuurprogramma.

## ART. 9.

Het conjunctuurprogramma slaat op een totaal bedrag van 50 miljard frank, te weten 20 miljard frank voor de periode van 1960 tot 1966 en 30 miljard frank voor de periode van 1967 tot 1974.

De uitgaven tijdens de genoemde perioden worden vastgesteld rekening houdend met de conjunctuur, en verdeeld overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 10 tot 13.

## ART. 10.

De uitgaven voor de wegen worden verdeeld als volgt :

(In miljoenen franken.)

## § 3. — Le programme de conjoncture.

## ART. 9.

Le programme de conjoncture s'élève à un montant total de 50 milliards de francs, soit 20 milliards de francs pour la période allant de 1960 à 1966 et 30 milliards de francs pour la période de 1967 à 1974.

Les dépenses, durant les périodes précitées, sont fixées en tenant compte de la conjoncture et réparties conformément aux dispositions des articles 10 à 13.

## ART. 10.

Les dépenses concernant les routes se répartissent comme suit :

(En millions de francs.)

| WERKEN — <i>Travaux</i>                                            | Perioden — <i>Périodes</i> |           | Totaal       |
|--------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------|--------------|
|                                                                    | 1960-1966                  | 1967-1974 | <i>Total</i> |
| Secundaire wegen. — <i>Routes secondaires</i> . . . . .            | 5.000                      | 7.000     | 12.000       |
| Geschiktmaking stadswegen. — <i>Aménagements urbains</i> . . . . . | 1.500                      | 2.500     | 4.000        |
| Totaal. — <i>Total</i> . . . . .                                   | 6.500                      | 9.500     | 16.000       |

## ART. 11.

De uitgaven voor de waterwegen worden verdeeld als volgt :

(In miljoenen frank.)

## ART. 11.

Les dépenses concernant les voies navigables se répartissent comme suit :

(En millions de francs.)

| WERKEN — <i>TRAVAUX</i>                    | Perioden — <i>Périodes</i> |           | Totaal       |
|--------------------------------------------|----------------------------|-----------|--------------|
|                                            | 1960-1966                  | 1967-1974 | <i>Total</i> |
| Waterwegen. — <i>Cours d'eau</i> . . . . . | 3.000                      | 5.000     | 8.000        |

## ART. 12.

De uitgaven voor de gebouwen worden verdeeld als volgt :

(In miljoenen frank.)

## ART. 12.

Les dépenses concernant les bâtiments se répartissent comme suit :

(En millions de francs.)

| WERKEN — <i>TRAVAUX</i>                | Perioden — <i>Périodes</i> |           | Totaal       |
|----------------------------------------|----------------------------|-----------|--------------|
|                                        | 1960-1966                  | 1967-1974 | <i>Total</i> |
| Gebouwen. — <i>Bâtiments</i> . . . . . | 2.000                      | 3.000     | 5.000        |

## ART. 13.

De uitgaven voor de werken, bedoeld in artikel 2, 2<sup>o</sup>, en de tegemoetkomingen, bedoeld in artikel 2, 4<sup>o</sup>, *b* en *c*, worden verdeeld als volgt :

(In miljoenen frank.)

## ART. 13.

Les dépenses concernant les travaux visés par l'article 2, 2<sup>o</sup>, et les interventions financières visées par l'article 2, 4<sup>o</sup>, *b* et *c*, se répartissent comme suit :

(En millions de francs.)

| Werken en tegemoetkomingen<br>—<br><i>Travaux et interventions</i>                                                                                                                                          | Perioden — <i>Périodes</i> |           | Totaal<br>—<br><i>Total</i> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------|-----------------------------|
|                                                                                                                                                                                                             | 1960-1966                  | 1967-1974 |                             |
| Werken art. 2, 2 <sup>o</sup> , en toelagen art. 2, 4 <sup>o</sup> , <i>b</i> (Openbare Werken). — <i>Travaux art. 2, 2<sup>o</sup> et subventions art. 2, 4<sup>o</sup>, b (Travaux publics)</i> . . . . . | 7.250                      | 8.675     | 15.925                      |
| Toelagen art. 2, 4 <sup>o</sup> , <i>c</i> . — <i>Subventions art. 2, 4<sup>o</sup>, c</i> . . . . .                                                                                                        | 1.250                      | 3.825     | 5.075                       |
| Totalen. — <i>Totaux</i> . . . . .                                                                                                                                                                          | 8.500                      | 12.500    | 21.000                      |

## ART. 14.

De Koning stelt bij een in de Ministerraad overlegd besluit vast dat de toestand van de economische conjunctuur het treffen van stimulerende maatregelen vordert. Hij stelt op dezelfde wijze het einde van die toestand vast.

## ART. 14.

Le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, constate que l'état de la conjoncture économique requiert des mesures de stimulation. Il constate, suivant les mêmes formalités, la fin de cet état.

## ART. 15.

Zodra het koninklijk besluit, bedoeld in artikel 14 in werking is getreden, worden de nodige maatregelen getroffen voor de vastlegging van de kredieten bestemd voor de werken, eigendomsverkrijgingen en tegemoetkomingen van het conjunctuurprogramma bepaald in de artikelen 9 tot 13, alsmede voor de versnelling van het tempo der vastlegging van de kredieten voor de werken, eigendomsverkrijgingen en tegemoetkomingen van het basisprogramma, zoals dat tempo in de artikelen 4 tot 8 is vastgesteld.

## ART. 15.

Dès l'entrée en vigueur de l'arrêté royal visé à l'article 14, les mesures sont prises en vue de l'engagement des crédits affectés aux travaux, acquisitions et interventions financières du programme de conjoncture prévu par les articles 9 à 13, ainsi qu'en vue d'accélérer le rythme des engagements des crédits affectés aux travaux, acquisitions et interventions financières du programme de base, tel que ce rythme est déterminé par les articles 4 à 8.

## ART. 16.

Zodra het koninklijk besluit, bedoeld in artikel 14 in werking is getreden, kan de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw afwijken van de publiciteitstermijnen voor de overeenkomsten gesloten namens de Staat, gesteld in het koninklijk besluit tot regeling van de overeenkomsten betreffende de aannemingen van werken, leveringen en transporten voor rekening van de Staat.

## ART. 16.

Dès l'entrée en vigueur de l'arrêté royal visé à l'article 14, le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction pourra déroger aux délais de publicité applicables aux marchés passés au nom de l'Etat, déterminés par l'arrêté royal organique des marchés de travaux, de fournitures et de transports au nom de l'Etat.

#### § 4. — Gemeenschappelijke en wijzigende bepalingen.

## ART. 17.

Ingeval de op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw uit-

#### § 4. — Dispositions communes et abrogatoires.

## ART. 17.

Dans l'éventualité où les crédits d'engagement et de paiement, prévus au budget du Ministère des

getrokken vastleggings- en betalingskredieten, bestemd voor de uitvoering van de werken op het einde van het begrotingsjaar niet mochten opgebruikt zijn, kan het restant op de begroting van het volgende dienstjaar worden overgeboekt. Daartoe bepaalt de Koning, binnen de perken van die kredieten, het kredietbedrag dat bij de overeenkomstige rubriek van het volgend dienstjaar wordt ingedeeld. Die kredieten mogen vanaf 1 januari van het nieuwe dienstjaar worden gebruikt.

#### ART. 18.

§ 1. De Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw voegt als bijlage bij de begrotingsontwerpen van zijn departement voor de jaren 1961, 1964 en 1969, drie programma's van werken ten bezware van de vastleggingskredieten van het basisprogramma en die niet nominatief in de huidige wet aangeduid werden.

Het eerste programma heeft betrekking op de jaren 1961 tot 1964, het tweede op de jaren 1965 tot 1969, het derde op de jaren 1970 tot 1974.

§ 2. Elk jaar voegt de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw, als bijlage, bij de begrotingsontwerpen van zijn departement, een verslag over de uitvoering van de huidige wet en maakt een lijst op van de werken en de financiële tussenkomsten, bedoeld bij artikel 2 en die het voorwerp hebben uitgemaakt van een kredietvastlegging.

#### ART. 19.

Opgeheven worden :

- 1<sup>o</sup> de artikelen 2, 3 en 4 van de wet van 5 juli 1956 tot wijziging van de begroting van de buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1956 met het oog op het uitvoeren in de haven van Antwerpen van een programma van dringende investeringen van nationaal belang, gewijzigd bij de wet van 15 april 1958;
- 2<sup>o</sup> de wet van 9 maart 1957 die de planning aan geeft van de toe te kennen begrotingskredieten met het oog op het verwezenlijken van een programma van werken om zekere waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1.350 ton of meer, gewijzigd bij de wet van 23 juli 1959.

### HOOFDSTUK II.

#### WIJZIGING VAN ORGANIEKE WETTEN.

§ 1. — Wijziging van de besluitwet van 3 februari 1947 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigening ten algemenen nutte.

#### ART. 20.

§ 1. Het artikel 1 van de besluitwet van 3 februari 1947 betreffende de rechtspleging bij hoog-

Travaux publics et de la Reconstruction et destinés à assurer l'exécution des travaux, ne seraient pas entièrement utilisés à la fin de l'exercice budgétaire. Le reliquat pourra être reporté au budget de l'exercice suivant. A cette fin, le Roi fixera, dans les limites de ces crédits, le montant du crédit à rattacher à la rubrique correspondante de l'exercice suivant. Il pourra être fait usage de ces crédits, dès le 1<sup>er</sup> janvier du nouvel exercice.

#### ART. 18.

§ 1. Le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction présente en annexe des projets de budgets de son département des années 1961, 1964 et 1969, trois programmes de travaux couverts par les crédits d'engagement du programme de base et qui ne sont pas nominativement désignés dans la présente loi.

Le premier programme s'étend aux années 1961 à 1964, le second aux années 1965 à 1969, le troisième aux années 1970 à 1974.

§ 2. Chaque année le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction présente, en annexe des projets de budgets de son département, un rapport sur l'exécution de la présente loi et dresse la liste des travaux et des interventions financières, visés à l'article 2 et ayant fait l'objet d'un engagement de crédits.

#### ART. 19.

Sont abrogés :

- 1<sup>o</sup> les articles 2, 3 et 4 de la loi du 5 juillet 1956, modifiant le budget des recettes et dépenses extraordinaires de l'exercice 1956, en vue de la réalisation d'un programme d'investissements urgents et d'intérêt national du port d'Anvers, modifiés par la loi du 5 avril 1958;
- 2<sup>o</sup> la loi du 9 mars 1957 donnant le planning des crédits budgétaires, en vue de la réalisation d'un programme de travaux pour la mise au gabarit de 1.350 tonnes ou plus, de certaines voies navigables, modifiée par la loi du 23 juillet 1959.

### CHAPITRE II.

#### MODIFICATIONS DE LOIS ORGANIQUES.

§ 1. — Modifications de l'arrêté-loi du 3 février 1947 relatif à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

#### ART. 20.

§ 1. L'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté-loi du 3 février 1947 relatif à la procédure d'extrême urgence en matière

dringende omstandigheden inzake onteigening ten algemenen nutte wordt aan het slot aangevuld met de volgende woorden :

« met uitsluiting van enige andere voorafgaande formaliteit. »

§ 2. In dezelfde besluitwet worden de artikelen 4 tot 9 door de volgende bepalingen vervangen :

« ART. 4. — § 1. De onteigenende partij zendt aan de vrederechter een verzoekschrift tot bepaling van dag en uur waarop de eigenaars en vruchtgebruikers van de te onteigenen percelen door de onteigenende partij zullen gedagvaard worden om op de plaats zelf van de te onteigenen percelen te verschijnen.

» De rechter stelt bij bevelschrift dag en uur van die verschijning vast, die zal plaats hebben ten laatste op de 21<sup>e</sup> dag na de neerlegging van het verzoekschrift.

» De termijn om te verschijnen mag niet korter zijn dan acht volle dagen

» In hetzelfde bevelschrift stelt de rechter een deskundige aan om de in artikel 5 bedoelde plaatsbeschrijving en het in artikel 7 bedoelde verslag op te maken.

» § 2. De dagvaarding geeft bovenaan afschrift van :

1<sup>o</sup> het koninklijk besluit waarbij tot de hoogdringende onteigening besloten werd;

2<sup>o</sup> het verzoekschrift door de onteigenende partij aan de rechter gericht;

» 3<sup>o</sup> het bevelschrift van de rechter.

» De dagvaarding bevat tevens oproeping om aanwezig te zijn bij het opmaken van de plaatsbeschrijving.

» § 3. Bij de ontvangst der dagvaarding is de gedaagde verplicht onmiddellijk de derden die op grond van huur, gebruikspand, gebruik of bewoning bij de onteigening belang hebben, te verwittigen van de voorgenomen onteigening, dag, uur en plaats van verschijning voor de rechter en van het opmaken der plaatsbeschrijving.

» § 4. De deskundige met het opmaken der plaatsbeschrijving belast, wordt door de rechter opgeroepen om op de aangegeven dag en uur bij de verschijning der partijen aanwezig te zijn.

» § 5. Op de dag der verschijning, na de partijen te hebben gehoord, stelt de rechter vast of de bij deze wet voorgeschreven formaliteiten om tot de onteigening te geraken, vervuld werden. Indien de gedaagde verschijnt, is hij op straf van vervallenverklaring gehouden terzelfder tijd al de excepties voor te dragen die hij mocht menen te moeten inroepen. De rechtbank doet op staande voet over het geheel uitspraak met een enkel vonnis.

» Indien de rechter beslist dat de vordering niet regelmatig werd ingesteld, dat de door deze wet

d'expropriation pour cause d'utilité publique est complété, in fine, par les mots ci-après :

« à l'exclusion de toutes autres formalités préalables. »

§ 2. Les articles 4 à 9 du même arrêté-loi sont remplacés par les dispositions suivantes :

« ART. 4. — § 1<sup>er</sup>. L'expropriant adresse au juge de paix une requête tendant à voir fixer les jour et heure auxquels les propriétaires et usufruitiers des parcelles à exproprier seront assignés par l'expropriant à comparaître sur les lieux à exproprier.

» Le juge fixe par voie d'ordonnance les jour et heure de cette comparution; celle-ci aura lieu au plus tard le 21<sup>e</sup> jour qui suit le dépôt de la requête.

» Le délai de comparution ne peut être inférieur à huit jours francs.

» Le juge commet, par la même ordonnance, un expert chargé de dresser l'état descriptif des lieux prévu à l'article 5, et d'établir le rapport prévu à l'article 7.

» § 2. L'assignation porte, en tête, copie :

» 1<sup>o</sup> de l'arrêté royal décrétant l'expropriation par application de la procédure d'extrême urgence;

» 2<sup>o</sup> de la requête adressée au juge par l'expropriant;

» 3<sup>o</sup> de l'ordonnance du juge.

» L'assignation comporte, en outre, convocation à être présent à l'établissement de l'état descriptif des lieux.

» § 3. Dès la réception de l'assignation, l'assigné est tenu d'aviser les tiers intéressés à titre de bail, d'antichrèse, d'usage ou d'habitation, de l'expropriation poursuivie, ainsi que des jour, heure et lieu de comparution devant le juge et de l'établissement descriptif des lieux.

» § 4. L'expert chargé de l'établissement de l'état descriptif des lieux est convoqué, par le juge, à être présent lors de la comparution des parties, aux jour et heure indiqués.

» § 5. Le jour de la comparution, après avoir entendu les parties, le juge constatera si les formalités prescrites par la présente loi, pour parvenir à l'expropriation, ont été remplies. Si le défendeur comparaît, il sera tenu de proposer en même temps, à peine de déchéance, toutes les exceptions qu'il croirait pouvoir opposer. Le tribunal statuera sur le tout par un seul jugement, séance tenante.

» Si le juge décide que l'action n'a pas été régulièrement intentée, que les formes prescrites par la

voorgeschreven vormen niet werden nageleefd, ofwel dat het plan van de werken niet toepasselijk is op het eigendom waarvan de onteigening gevorderd wordt, verklaart hij dat er geen aanleiding is tot verdere rechtspleging.

» Het hoger beroep tegen dat vonnis moet binnen vijftien dagen na de uitspraak ervan ingesteld worden. De uitsteltermijn bedraagt altijd acht dagen; de akte van beroep bevat, op straf van nietigheid, de tegen het vonnis aangevoerde bezwaren; geen ander bezwaar kan in aanmerking worden genomen. Over het beroep wordt uitspraak gedaan op de inleidende terechtzitting of ten laatste over acht dagen.

» Beslist de rechter dat de gevolgde procedure regelmatig is, dan bepaalt hij in hetzelfde vonnis onmiddellijk bij wijze van ruwe schatting de som die provisioneel aan de rechthebbenden verschuldigd is. Het bedrag van die provisionele vergoeding mag niet lager zijn dan 90 pct. van de door de onteigenaar aangeboden som.

» De onteigene partij wordt bij hetzelfde vonnis in het bezit van de goederen gesteld; zij mag de goederen echter pas in bezit nemen na de in artikel 6 genoemde stukken aan de rechthebbenden te hebben genotificeerd.

» Tegen die uitspraak staat geen beroep open. Een expeditie ervan wordt aan de onteigenaar afgegeven binnen tien dagen na de uitspraak. Het vonnis wordt in het register van de bevoegde hypotheekbewaarder overgeschreven; die overschrijving heeft ten opzichte van derden dezelfde uitwerking als de overschrijving van een akte van overdracht.

» § 6. Het door de rechter vastgestelde bedrag van de provisionele vergoeding wordt krachtens het vonnis, en zonder dat het nodig is dit vooraf te doen betekenen, in de Deposito- en Consignatiekas gestort om de rechthebbenden te worden ter hand gesteld. Het voor de storting uitgegeven bevelschrift tot betaling is van het voorafgaand visum van het Rekenhof vrijgesteld, maar is onderworpen aan de regelen bepaald in artikel 23 der wet van 15 mei 1846.

» Op het vertoon van het vonnis en van het na de datum van de overschrijving van het vonnis uitgereikt getuigschrift waaruit blijkt dat het onteigende goed vrij is van hypotheek, is de beambte van de Deposito- en Consignatiekas gehouden het bedrag van de toegekende vergoeding aan de rechthebbenden te overhandigen indien er geen beslag op of verzet tegen de geconsigneerde gelden bestaat.

» Indien dat getuigschrift niet voorgelegd of het bewijs van de opheffing van het beslag of verzet niet geleverd wordt, mag de beambte van de Deposito- en Consignatiekas niet dan tegen overlegging van een rechterlijke beschikking de gelden uit handen geven. Hetzelfde geldt in de gevallen waarin de rechten van de eigenaar, van de vruchtgebruiker of van de door de rechter toegelaten tussenkomende derden niet mochten geregeld zijn door het vonnis waarbij de consignatie is bevolen.

présente loi n'ont pas été observées, ou bien que le plan des travaux n'est pas applicable à la propriété dont l'expropriation est poursuivie, il déclarera qu'il n'y a pas lieu de procéder ultérieurement.

» L'appel de ce jugement sera interjeté dans les quinze jours de son prononcé. Le délai d'ajournement sera toujours de huitaine; l'acte d'appel contiendra, à peine de nullité, les griefs articulés contre le jugement; aucun autre grief ne pourra être retenu. Il sera statué sur l'appel à l'audience d'introduction ou au plus tard à huitaine.

» Si le juge décide que la procédure suivie est régulière, il fixe séance tenante, dans le même jugement, par voie d'évaluation sommaire, le montant de l'indemnité provisionnelle due aux ayants droit. Le montant de cette indemnité provisionnelle ne peut être inférieur à 90 p.c. de la somme offerte par l'expropriant.

» L'expropriant est envoyé en possession par le même jugement; il ne pourra cependant prendre possession des immeubles qu'après avoir notifié aux ayants droit les documents prévus à l'article 6.

» Ce jugement n'est susceptible d'aucun recours. Une expédition en est délivrée à l'expropriant dans les dix jours du prononcé. Le jugement est transcrit sur le registre du conservateur des hypothèques compétent; cette transcription produit, à l'égard des tiers, les mêmes effets que la transcription d'un acte de cession.

» § 6. En vertu du jugement et sans qu'il soit besoin de le faire signifier au préalable, le montant de l'indemnité provisionnelle fixé par le juge est déposé à la Caisse des Dépôts et Consignations pour être remis aux ayants droit. L'ordonnance de payement émise en vue du dépôt est exempte du visa préalable de la Cour des Comptes; elle est soumise aux règles établies par l'article 23 de la loi du 15 mai 1846.

» Sur le vu du jugement et du certificat délivré après la date de la transcription du jugement constatant que l'immeuble exproprié est libre d'hypothèques, le préposé de la Caisse des Dépôts et Consignations sera tenu de remettre aux ayants droit le montant de l'indemnité adjugée, s'il n'existe aucune saisie-arrêt ou opposition sur les deniers consignés.

» A défaut de produire ce certificat ou de rapporter main-levée des saisies-arrêts ou oppositions, le préposé à la Caisse des Dépôts et Consignations ne pourra vider ses mains que sur ordonnance de justice. Il en sera de même dans les cas où les droits du propriétaire, de l'usufruitier ou des tiers dont l'intervention a été accueillie par le juge, ne se trouveraient pas réglés par le jugement qui a ordonné la consignation.



» ART. 5. — Dadelijk na de verschijning ter plaatse vangt de door de rechter aangewezen deskundige aan met het opmaken der plaatsbeschrijving.

» De onteigenaar, de eigenaar en de vruchtgebruiker, evenals de door de rechter toegelaten tussenkomende partijen, mogen de verrichtingen bijwonen en alle om het even welke opmerkingen betreffende de plaatsbeschrijving in het proces-verbaal doen aantekenen. De bij de verrichtingen tegenwoordige partijen worden in het proces-verbaal vermeld.

» De plaatsbeschrijving wordt bij de griffie van het vredegerecht ingediend binnen vijftien dagen na de verschijning ter plaatse.

» Op de dag zelf van de indiening zendt de deskundige het door de rechter opgegeven aantal voor eensluidend verklaarde afschriften van de plaatsbeschrijving bij aangetekende brief aan de onteigenaar.

» ART. 6. — De onteigenaar neemt het onteigende goed in bezit nadat hij aan de rechthebbenden heeft genotificeerd :

» 1<sup>o</sup> een voor eensluidend verklaard afschrift van het vonnis tot vaststelling der provisionele vergoeding;

» 2<sup>o</sup> het bewijs van storting van de provisionele vergoeding in de Deposito- en Consignatiekas;

» 3<sup>o</sup> een voor eensluidend verklaard afschrift van de plaatsbeschrijving bedoeld in artikel 5.

» ART. 7. — § 1. De door de rechter aangestelde deskundige dient zijn verslag in, dat de beredeunde raming van de door hem voorgestelde vergoedingen alsmede alle voor de vaststelling ervan dienstige gegevens bevat. De indiening heeft plaats binnen de termijn van één maand na de dag der verschijning van de partijen vóór de rechter. Indien hij zulks nodig acht, kan de rechter die termijn met één maand verlengen.

» Samen met zijn verslag dient de deskundige het door de rechter opgegeven aantal voor eensluidend verklaarde afschriften in.

» § 2. De rechter roept de partijen en de deskundige op; hij stelt de verschijningsdatum vast met een tussenruimte van ten minste vijftien dagen; bij de oproepingsbrief voor de partijen wordt een afschrift van het verslag van de deskundige gevoegd. Na de partijen te hebben gehoord, bepaalt de rechter op de terechtzitting het bedrag van de wegens de onteigening verschuldigde vergoedingen.

» Tegen dat vonnis, dat uiterlijk één maand na de indiening van het verslag wordt gevelde, staat geen beroep open. Een expeditie ervan wordt binnen tien dagen na de uitspraak aan de onteigenaar bezorgd.

» Krachtens het vonnis, en zonder dat het nodig is het te doen betekenen, consigneert de onteigenaar het bedrag van de voorlopige vergoeding waarmede

» ART. 5. — Aussitôt après la comparution sur les lieux, l'expert commis par le juge établit l'état descriptif des lieux.

» L'expropriant, le propriétaire et l'usufruitier ainsi que les parties dont l'intervention a été accueillie par le juge peuvent assister aux opérations et faire consigner au procès-verbal toutes observations relatives à l'état descriptif des lieux. Il est fait mention au procès-verbal des parties qui ont assisté aux opérations.

» L'état descriptif des lieux est déposé au greffe de la justice de paix, dans les quinze jours qui suivent la comparution sur les lieux.

» Le jour même du dépôt, l'expert envoie à l'expropriant, par lettre recommandée à la poste, le nombre de copies certifiées conformes de l'état descriptif, indiqué par le juge.

» ART. 6. — L'expropriant prend possession du bien exproprié après avoir notifié aux ayants droit :

» 1<sup>o</sup> une copie certifiée conforme du jugement fixant le montant de l'indemnité provisionnelle;

» 2<sup>o</sup> le certificat de dépôt de l'indemnité provisionnelle à la Caisse des Dépôts et Consignations;

» 3<sup>o</sup> une copie certifiée conforme de l'état descriptif des lieux visé à l'article 5.

» ART. 7. — § 1<sup>er</sup>. L'expert commis par le juge dépose son rapport contenant l'évaluation raisonnée des indemnités qu'il propose ainsi que tous renseignements utiles à la détermination de celles-ci. Ce dépôt a lieu dans le délai d'un mois suivant le jour de la comparution des parties devant le juge. S'il l'estime nécessaire, le juge peut proroger ce délai d'un mois.

» L'expert dépose, en même temps que son rapport, le nombre de copies certifiées conformes indiqué par le juge.

» § 2. Le juge convoque les parties et l'expert; il fixe la date de comparution à quinze jours d'intervalle au moins; aux convocations adressées aux parties est jointe une copie du rapport de l'expert. A l'audience, le juge, après avoir entendu les parties, fixe le montant des indemnités dues du chef de l'expropriation.

» Ce jugement, rendu au plus tard un mois après le dépôt du rapport, n'est susceptible d'aucun recours. Une expédition en sera délivrée à l'expropriant dans les dix jours du prononcé.

» En vertu du jugement et sans qu'il soit besoin de le faire signifier, l'expropriant déposera à la Caisse des Dépôts et Consignations, dans le mois du

het bedrag van de provisionele vergoeding wordt overschreden, binnen een maand na de uitspraak van het vonnis in de Deposito- en Consignatiekas.

» Binnen vijf dagen na die consignatie notificeert hij aan al de gedaagden of toegelaten tussenkomende partijen :

» 1<sup>o</sup> een eensluidend afschrift van het vonnis tot vaststelling van de voorlopige vergoeding;

» 2<sup>o</sup> het bewijs van consignatie der aanvullende vergoeding in de Deposito- en Consignatiekas.

» Bij verzuim van consignatie door de onteigenaar kan de onteigende krachtens hetzelfde vonnis de werken doen stilleggen.

§ 3. De door de rechter toegekende voorlopige vergoedingen kunnen niet meer worden gewijzigd indien binnen twee maanden na de notificatie bedoeld in § 2, 4<sup>e</sup> lid, geen van de partijen de herziening ervan heeft aangevraagd voor de rechtbank van eerste aanleg.

» De vordering tot herziening kan ook gesteund zijn op de onregelmatigheid der onteigening. Ze wordt behandeld overeenkomstig de regelen van het Wetboek van burgerlijke rechtsvordering.

» ART. 8. — § 1. De vorderingen tot ontbinding of opeising, alsook alle andere zakelijke vorderingen kunnen de onteigening niet tegenhouden noch de uitwerking ervan verhinderen; het recht van de eisers gaat over op de prijs, terwijl het goed ervan wordt ontheven.

» § 2. De schuldeiser die ten gevolge van een voor de verdeling der vergoeding bepaalde rangregeling geen nuttige plaats voor zijn gehele schuldvordering mocht bekomen, mag wegens splitsing van zijn hypotheek of verdeling van zijn kapitaal de terugbetaling van het overschot van zijn schuldvordering niet eisen indien deze overigens niet eisbaar is krachtens zijn titel of om enige andere reden.

» § 3. Zo de in artikel 19 der wet van 17 april 1835 aangewezen derden-belanghebbenden zich aanmelden of door de eigenaar of de vruchtgebruiker in de zaak worden geroepen, worden zij als tussenkomende partijen toegelaten, maar zonder dat de rechtspleging daardoor enige vertraging mag lijden.

» Indien de derden-belanghebbenden wegens nalatigheid der krachtens artikel 4 gedaagde partijen niet voor de vrederechter verschijnen vóór de uitspraak van het vonnis bedoeld in artikel 7, dan zijn die partijen tegenover de derden-belanghebbenden aansprakelijk zoals bepaald in artikel 19 der wet van 17 april 1835.

» ART. 9. — § 1. Alle betekeningen en oproepingen worden gedaan bij ter post aangetekende brief.

» Indien de onteigende zijn woonplaats niet in het land heeft, worden al de dagvaardingen en betekeningen geldig overhandigd aan de burgemeester van de gemeente waar de onteigende goederen gelegen zijn.

prononcé du jugement, le montant de l'indemnité provisoire qui excédera celui de l'indemnité provisionnelle.

» Dans les cinq jours qui suivront ce dépôt, il notifiera à toutes les parties défenderesses ou dont l'intervention a été accueillie par le juge :

» 1<sup>o</sup> une copie certifiée conforme du jugement fixant le montant de l'indemnité provisoire;

» 2<sup>o</sup> le certificat de dépôt à la Caisse des Dépôts et Consignations du supplément d'indemnité.

» A défaut, pour l'expropriant, d'avoir consigné, l'exproprié pourra, en vertu du même jugement, faire suspendre les travaux.

» § 3. Les indemnités provisoires allouées par le juge deviendront définitives, si, dans les deux mois après la notification prévue au § 2, alinéa 4, aucune des parties n'en a demandé la revision devant le tribunal de première instance.

» L'action en revision peut être également fondée sur l'irrégularité de l'expropriation. Elle est instruite conformément aux règles du Code de procédure civile.

» ART. 8. — § 1<sup>er</sup>. Les actions en résolution ou en revendication, de même que toutes autres actions réelles, ne peuvent arrêter l'expropriation, ni en empêcher l'effet; le droit des réclamants est transporté sur le prix et l'immeuble en est affranchi.

» § 2. Le créancier qui, par le résultat d'un ordre ouvert pour la distribution de l'indemnité, n'obtiendrait pas collocation utile pour la totalité de sa créance, ne pourra, pour cause de morcellement de son hypothèque ou de la division de son capital, exiger le remboursement du surplus de sa créance, si elle n'est d'ailleurs exigible en vertu de son titre ou pour tout autre motif.

» § 3. Les tiers intéressés désignés à l'article 19 de la loi du 17 avril 1835, s'ils se présentent ou sont appelés en cause par le propriétaire ou l'usufruitier, sont reçus intervenants, mais sans qu'il en résulte aucun retard pour la procédure.

» Si, en raison de la négligence des parties assignées en vertu de l'article 4, les tiers intéressés ne comparaissent pas devant le juge de paix avant le prononcé du jugement visé à l'article 7, ces parties sont responsables à l'égard des tiers intéressés, comme il est dit à l'article 19 de la loi du 17 avril 1835.

» ART. 9. — § 1<sup>er</sup>. Toute notification ou convocation est faite par lettre recommandée à la poste.

» Si l'exproprié n'est pas domicilié dans le pays, toutes les assignations et notifications sont valablement remises au bourgmestre de la commune de la situation des immeubles expropriés.

» § 2. Indien de deskundige de in artikel 5 bedoelde plaatsbeschrijving en het in artikel 7 bedoelde verslag niet binnen de gestelde termijnen heeft ingediend, wordt hij op verzoek van de meestgerede partij vervangen, onverminderd de schadeloosstelling waartoe hij tegenover de partijen zou kunnen gehouden zijn wegens niet-ervulling van de taak die hij op zich had genomen. »

## ART. 21.

De Koning wordt ertoe gemachtigd de bepalingen van de besluitwet van 3 februari 1947 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigening ten algemenen nutte te coördineren met de uitdrukkelijke of impliciete wijzigingen die genoemde wet op het ogenblik van de coördinatie heeft of zal hebben ondergaan.

Daartoe kan hij :

1<sup>o</sup> de volgorde en nummering van de artikelen wijzigen;

2<sup>o</sup> de in de te coördineren bepalingen voorkomende verwijzingen wijzigen ten einde ze met de nieuwe nummering in overeenstemming te brengen;

3<sup>o</sup> de redactie wijzigen ten einde eenheid in de terminologie te brengen.

De gecoördineerde tekst zal het volgende opschrift dragen : « Wet betreffende de rechtspleging in uiterst dringende omstandigheden inzake onteigening ten algemenen nutte ».

**§ 2. Aanvulling van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen.**

## ART. 22.

In de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen wordt een als volgt luidend artikel 12*bis* ingevoegd :

« De Koning kan, bij een in de Ministerraad overlegd besluit, onder de bepalingen en voorwaarden van de door hem goed te keuren tekeningen en bestekken voor een termijn van ten hoogste vijftig jaar aan particulieren of aan publiekrechtelijke of privaatrechtelijke maatschappijen concessie verlenen tot het aanleggen, het uitrusten en het onderhouden van een autosnelweg met aanhorigheden alsook tot het oprichten en exploiteren van diensten ten behoeve van de gebruikers.

» De concessiehoudende publiekrechtelijke maatschappijen kunnen verenigingen van gemeenten zijn, aan de bepalingen van de wet van 1 maart 1922 onderworpen, niettegenstaande artikel 1, eerste lid, van die wet.

» De concessiehouder kan, namens de Staat, de onteigening ten algemenen nutte van de voor het aanleggen van de geconcedeerde autosnelweg nodige onroerende goederen vorderen. De Koning bepaalt

» § 2. Si l'expert n'a pas déposé dans les délais impartis l'état descriptif des lieux prévu à l'article 5 et le rapport prévu à l'article 7, il est remplacé, à la requête de la partie la plus diligente, sans préjudice des dommages-intérêts dont il serait tenu à l'égard des parties en raison du non-accomplissement de sa mission. »

## ART. 21.

Le Roi est autorisé à coordonner les dispositions de l'arrêté-loi du 3 février 1947 relatif à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique avec les modifications expresses ou implicites que cette loi a ou aura subies au moment où la coordination sera réalisée.

A cette fin il peut :

1<sup>o</sup> modifier l'ordre et la numérotation des articles;

2<sup>o</sup> modifier les références contenues dans les dispositions à coordonner en vue de les mettre en concordance avec la numérotation nouvelle;

3<sup>o</sup> modifier la rédaction en vue d'assurer une terminologie uniforme.

La coordination portera l'intitulé : « Loi relative à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique ».

**§ 2. Addition à la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes.**

## ART. 22.

Un article 12*bis*, rédigé comme suit, est inséré dans la loi du 12 juillet 1956, établissant le statut des autoroutes :

» Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, concéder à des particuliers ou à des sociétés publiques ou privées, pour un terme ne dépassant pas cinquante années, la construction, l'équipement et l'entretien d'une autoroute et de ses dépendances ainsi que l'établissement et l'exploitation de services au profit des usagers, aux clauses et conditions des plans et cahiers des charges à approuver par lui.

» Les sociétés publiques concessionnaires peuvent être des associations communes soumises aux dispositions de la loi du 1<sup>er</sup> mars 1922, nonobstant l'article premier, alinéa 1<sup>er</sup>, de cette loi.

» Le concessionnaire est autorisé à poursuivre, au nom de l'État, l'expropriation pour cause d'utilité publique, des immeubles nécessaires à la construction de l'autoroute concédée. Le Roi arrête le plan

het plan van de te onteigenen percelen en de procedure volgens welke de onteigeningen moeten geschieden.

» De concessiehouder voert de concessie uit op eigen kosten, risico en gevaar. De beloning wordt berekend in verhouding tot het op de autosnelweg vastgestelde verkeer. Ze wordt gedragen, ofwel door de Staat, die ieder jaar de nodige kredieten op zijn begroting uittrekt, ofwel door de weggebruiker, wanneer de concessiehouder gemachtigd wordt die beloning te innen in de vorm van retributies. De Koning bepaalt de wijze van beloning in het in Ministerraad overlegd besluit, bedoeld in het eerste lid. »

des parcelles à exproprier et détermine la procédure suivant laquelle l'expropriation sera réalisée.

» Le concessionnaire exécute la concession à ses frais, risques et périls. La rémunération est calculée en fonction de la circulation constatée sur l'autoroute. Elle est soit supportée par l'Etat qui inscrit chaque année, à son budget, les crédits nécessaires, soit à charge de l'usager lorsque le concessionnaire est autorisé à percevoir cette rémunération sous forme de redevances. Le Roi détermine le mode de rémunération dans l'arrêté délibéré en Conseil des Ministres, visé à l'alinéa 1<sup>er</sup>. »

**BIJLAGEN.****A. Samenvatting der uiteenzetting van de  
h. Secretaris-generaal.**

Alhoewel in het verleden de openbare besturen gepoogd hebben de uitrusting van de publieke sector aan de economische noodwendigheden aan te passen, lijdt het geen twijfel dat er, op dit ogenblik, een belangrijke achterstand op het terrein van de infrastructuuruitrusting vastgesteld kan worden.

Al te vaak werden oplossingen toegepast zonder een voldoende gecoördineerd actieplan. De openbare investeringen waren niet afgestemd op de huidige uitrustingsbehoeften en nog minder op het tempo van 's lands economische expansie.

De uitgaven voor publieke investeringen hebben ook geen gelijke tred gehouden met de kapitalen die in de particuliere sector belegd werden. Terwijl deze laatste van 1950 tot 1958 van 47 miljard stegen tot 75 miljard, liepen de investeringen in de publieke sector slechts op van 15,2 tot 17,7 miljard frank.

Dit bevestigt dat de openbare besturen de infrastructuuruitrusting geen gelijke tred hebben doen houden met het ontwikkelingstempo der productie en dat verre van ingelopen te worden, de achterstand op het gebied van de collectieve investeringen mettertijd steeds groter wordt.

De oriëntering en keuze der investeringen werden maar al te dikwijls bepaald door plaatselijke, politieke of traditionele overwegingen, zonder dat er voldoende rekening werd gehouden met de productiviteit der uitgevoerde werken en met de toestand op lange termijn van de sectoren, waarvoor de investeringen bestemd waren. Maar al waren de investeringen verstandig georiënteerd vermits ze gericht waren op een uitrusting in expansie, toch werd de actie al te vaak gevoerd zonder voldoende continuïteit, wegens het ontbreken van een algemeen plan. Het gevolg hiervan was dat de constructies en werken niet steeds resultaten gaven in verhouding tot de geleverde inspanningen.

Het is derhalve nodig dat de Staat precies vaststelt hoe de zaken staan door een structureel uitrustingsplan voor te leggen dat aan de behoeften van ons bedrijfsleven aangepast is en strookt met een rationele ruimtelijke ordening.

Bezield met het streven om af te breken met de empirische methodes van het verleden en om een investeringsprogramma op lange termijn vast te leggen, heeft de Minister van Openbare Werken de verschillende ontwerpen uitgewerkt die hebben geleid tot de wet tot instelling van een Wegenfonds 1955-1969 (wet van 9 augustus 1955), de wet betreffende het uitvoeren in de haven van Antwerpen van een programma van dringende investeringen en van nationaal belang (wet van 5 juli 1956) en de wet die de planning aangeeft van de toe te kennen begrotingskredieten met het oog op het verwezenlijken van een programma van werken om zekere waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1350 ton of meer (wet van 9 maart 1957).

**ANNEXES.****A. Résumé de l'exposé de  
M. le Secrétaire général.**

Si, dans le passé, les pouvoirs publics se sont efforcés d'adapter l'équipement du secteur public aux nécessités économiques, il n'est cependant pas douteux qu'en ce moment, on peut constater d'importants retards dans l'équipement de l'infrastructure.

Trop souvent, l'on a appliqué des solutions sans avoir un plan d'action suffisamment coordonné. Les investissements publics n'étaient pas proportionnés aux nécessités actuelles en matière d'équipement, et moins encore au rythme de l'expansion économique du pays.

Les dépenses en investissements publics n'ont pas davantage suivi l'accroissement des capitaux investis dans le secteur privé. Tandis que ces derniers passaient de 47 à 75 milliards entre 1950 et 1958, les investissements du secteur public n'étaient portés que de 15,2 à 17,7 milliards de francs.

Ceci confirme que les pouvoirs publics n'ont pas imprimé à l'équipement de l'infrastructure un rythme semblable à celui du développement de la production et que, loin d'être comblé, le retard en matière d'investissements collectifs ne cesse de s'aggraver.

L'orientation et le choix des investissements n'ont été que trop souvent déterminés par des considérations locales, politiques ou traditionalistes, sans qu'il ait été tenu suffisamment compte de la productivité des travaux exécutés et de la situation à long terme des secteurs auxquels les investissements étaient destinés.

Et même lorsque les investissements étaient judicieusement orientés, puisqu'ils devaient favoriser un équipement en expansion, l'action n'en a pas moins été menée trop souvent sans une continuité suffisante, faute d'un plan général. La conséquence en a été que les travaux de construction et d'autres n'ont pas toujours donné des résultats proportionnés aux efforts fournis.

C'est pourquoi il est nécessaire que l'Etat précise la situation en présentant un plan structurel d'équipement qui soit adapté aux besoins de notre économie et conforme à un aménagement rationnel du territoire.

C'est animé du souci de rompre avec les méthodes empiriques du passé et de définir un programme d'investissement à long terme que M. le Ministre des Travaux publics a suscité les divers projets qui devaient devenir la loi instituant le Fonds des routes 1955-1969 (loi du 9 août 1955), la loi relative à la réalisation du programme d'investissements urgents et d'intérêt national au port d'Anvers (loi du 5 juillet 1956) et la loi donnant le planning des crédits budgétaires à allouer en vue de la réalisation d'un programme de travaux pour la mise au gabarit de 1.350 tonnes ou plus de certaines voies navigables (loi du 9 mars 1957).

Dit ontwerp dat zich beperkt tot de infrastructuur-uitrusting die van het Ministerie van Openbare Werken afhangt, heeft tot doel de voornoemde wetten te coördineren en aan te vullen. In de eerste plaats brengt het verbetering in de van kracht zijnde regeling en past deze toe op de gezamenlijke activiteiten van het departement; het legt aldus in grote lijnen een investeringsprogramma over vijftien jaar vast en bepaalt sommige uitvoeringsmodaliteiten. In de tweede plaats gaat het huidige ontwerp veel verder dan de in de vroegere wetten uitgestippelde vooruitzichten en stelt een uitgebreid programma van openbare werken ter regulering van de conjunctuur voor.

Vooraleer deze Fondsen werden opgericht was het bedrag van de vastleggingen van het Departement van Openbare Werken onderworpen aan de schommelingen in verband met de financiële mogelijkheden van de Staat.

Sinds het bestaan van de programmawetten, doet dezelfde toestand zich voor inzake de werken die niet bij bedoelde wetten zijn bedoeld.

Dit heeft tot gevolg dat de uitvoering van het door het Parlement vastgelegde programma geen normaal verloop krijgt en dat de kredieten worden verspreid.

Om zich daarvan te overtuigen volstaat het de vastleggingskredieten te onderzoeken van de Openbare Werken tijdens de laatste jaren, deze schommelen tussen 3.701 miljoen frank (1953) en 10.056 miljoen frank (1959), zonder dat deze vooruitgang blijkt geeft van continuïteit.

De versnippering van de krachtingspanningen is al even groot. Zonder rekening te houden met de continuïteit van een algemene politiek, werden de werken al naargelang van hun actualiteit verdeeld, ten einde voldoening te schenken aan een bepaald gewest, aan bepaalde groepsbelangen of aan een bepaalde bezorgdheid van het ogenblik.

Ten slotte werden bepaalde werken, waarvan het nut pas kon blijken nadat ze aangevuld werden met andere werken, voorlopig stopgezet, voltooid met een aanzienlijke vertraging of voleind op een ogenblik dat ze voorbijgestreefd waren, dit alles zonder rekening te houden met hun productiviteit.

Dit gebrek aan continuïteit, samen met de schommelingen en de vertragingen, heeft nadelige gevolgen gehad, zowel voor de Staat en voor de bouwnijverheid als voor de industrie in het algemeen, waarvan de economie wordt beïnvloed door 's lands infrastructuur.

In de eerste plaats wordt 's lands belang geschaad door dit gebrek aan methode. De Staat ondervindt er onmiddellijk de gevolgen van op de kostprijs van de openbare werken.

Anderzijds heeft het gebrek aan continuïteit in de uitvoering van de programma's tot gevolg dat de diensten van het Departement worden ontreddeerd; deze ontreddeering komt tot uiting zowel tijdens de periode van inkrimping der kredieten als tijdens de periodes van herleving.

Zonder een programma op lange termijn is een gezond productiviteits- en rendabiliteitsbeleid voor de bouwnijverheid onmogelijk wat materieel en personeel betreft.

Le présent projet, limité à l'équipement d'infrastructure dépendant du Ministère des Travaux publics, coordonne et parachève les lois précitées. En premier lieu, il améliore le système qui a fait ses preuves et l'étend à l'ensemble des activités du Département, arrêtant ainsi les grandes lignes d'un programme d'investissements de quinze ans et fixant certaines modalités de réalisation. En second lieu, le présent projet déborde des perspectives tracées dans les lois antérieures, en proposant un programme circonstanciel de travaux publics destinés à régulariser la conjoncture.

Avant la constitution de ces Fonds, le montant des engagements du Département des Travaux publics subissait des fluctuations commandées par les possibilités financières de l'Etat.

Depuis la création des lois de programme, la même situation se présente pour les travaux non visés par les lois en question.

Il en résulte la discontinuité dans l'exécution du programme arrêté par le Parlement, et une dispersion des crédits.

Pour s'en convaincre, il suffit d'analyser les crédits d'engagement des travaux publics au cours de ces dernières années, qui oscillent entre 3.701 millions de francs (1953) et 10.056 millions de francs (1959), sans qu'on puisse déceler une certaine continuité dans la progression.

La dispersion des efforts n'a pas été moindre. Sans égard pour la continuité d'une politique générale, les travaux ont été répartis au fil de l'actualité en vue de donner satisfaction à telle région, à tel groupe d'intérêts, à telle préoccupation du moment.

Enfin, certains ouvrages, dont l'utilité ne pouvait se faire sentir qu'après qu'ils eussent été complétés par d'autres travaux, ont été abandonnés provisoirement, terminés avec un retard considérable ou achevés au moment où ils étaient démodés, tout cela sans égard pour leur productivité.

Ce manque de continuité, joint aux fluctuations et aux retards, a engendré des conséquences dommageables tant pour l'Etat lui-même et pour l'industrie de la construction que pour l'industrie en général, dont l'économie est influencée par l'infrastructure du pays.

En premier lieu, l'intérêt de l'Etat s'accommode mal de cette absence de méthode. Il en ressent immédiatement les répercussions sur le coût des travaux publics.

Par ailleurs, le manque de continuité dans l'exécution des programmes entraîne, dans les services du Département, une désorganisation qui se manifeste aussi bien dans les périodes de contraction des crédits que dans les périodes de reprise.

Pour l'industrie de la construction, le manque de programme à long terme exclut une saine politique de productivité et de rentabilité, tant en ce qui concerne le matériel que le personnel.

Hoewel zij moeten vermijden over te veel materieel te beschikken, zijn de aannemers verplicht hun bestaand materieel door modern materieel te vervangen, waarvan de aanwending min of meer is verzekerd.

Inzake personeel moet de aannemer een bevoegd kader kunnen vormen dat hij met min of meer grote zekerheid kan aanwenden met een optimum rendement.

Indien deze twee voorwaarden niet zijn vervuld, zo wat het materieel als wat het personeel betreft, moeten de resultaten van de aanbestedingen noodgedwongen minder gunstig zijn voor de Staat.

Ten slotte komt die toestand erop neer dat op het structurele vlak niet wordt voorzien in de behoeften aan collectieve uitrusting, die de industrie over het algemeen terecht van de openbare besturen eist. En wanneer het gaat om verkeerswegen, heeft die toestand een directe weerslag op de kostprijs. De uitbreiding van de bedrijven wordt geremd, en de vestiging van de takken van industrie geschiedt op gebrekkige wijze.

Talrijk zijn de voorbeelden van vestiging van nieuwe bedrijven wanneer de particuliere sector het programma van infrastructuurwerken op lange termijn kent.

Hierna volgen enkele voorbeelden onder vele andere, die bewijzen dat bij gebreke van een bij de wet vastgesteld programma, de voltooiing van de werken wordt vertraagd met al de anti-economische gevolgen ervan :

1. Wegen : De autosnelweg Brussel-Oostende werd aangevangen in april 1937 en 20 jaren later, in april 1956 opengesteld. Aldus zijn grote kapitalen lange tijd onproductief gebleven en de late openstelling van de autosnelweg betekende een groot verlies voor 's Lands bedrijfsleven.

## 2. Waterwegen :

a) Kanaal Brussel-Charleroi : De werken om het kanaal Brussel-Charleroi op grote doorsnee te brengen waren sinds 1934 beëindigd tussen Brussel en Klabbeek maar met de modernisering ervan tussen Charleroi en Klabbeek is eerst in 1947 begonnen. De laatste aanbestedingen zullen in de eerstvolgende maanden plaats hebben. Aldus zal een kapitaal van 352 miljoen frank (waarde 1922-1934) gedurende bijna 30 jaren gedeeltelijk onproductief blijven.

b) Maas : De verbetering van de Maas, waarmede in 1928 een aanvang werd gemaakt door het bouwen van de stuw te Monsin, werd voortgezet van 1934 tot 1938 toen de stuw te Ivoz-Ramet is gebouwd. Toch konden eerst enkele maanden geleden, na de voltooiing van de stuw met sluis te Neuville-sous-Huy, de schepen van 1350 ton met beperkte diepgang, tot Givet varen.

c) Sambre : De stuw te Auvélais op de Sambre die tussen 1936 en 1940 werd gebouwd, is eerst in 1954, vijftien jaren na de voltooiing ervan in bedrijf genomen.

d) Kanaal Nimy-Péronnes : de werken aan het kanaal Nimy-Péronnes waarmede in 1937 werd begonnen, zullen slechts 25 jaren later voltooid zijn.

Tout en évitant un parc pléthorique, les entrepreneurs sont obligés de pourvoir au remplacement de leur matériel par un matériel plus moderne dont l'utilisation est plus ou moins assurée.

Quant au personnel, il importe que l'entrepreneur puisse former un cadre compétent qu'il pourra, avec plus ou moins de certitude, utiliser avec un rendement optimum.

Si ces deux conditions ne sont pas remplies tant pour le matériel que pour le personnel, les résultats des adjudications doivent nécessairement être moins avantageux pour l'Etat.

Enfin, sur le plan structurel, cette situation se traduit par une insatisfaction des besoins en ce qui concerne l'équipement collectif que l'industrie en général est en droit d'attendre des pouvoirs publics. Et lorsqu'il s'agit de voies de communication, elle se répercute directement sur le prix de revient. L'extension des entreprises en est freinée et la localisation des secteurs industriels se répartit de façon défectueuse.

Nombreux sont les exemples qu'on pourrait citer de l'implantation de nouvelles industries grâce à la connaissance, par le secteur privé, de programmes de réalisations d'infrastructure à long terme.

Ci-après sont cités quelques cas qui ont été pris parmi beaucoup d'autres et qui démontrent que l'absence d'un programme arrêté par une loi, a eu pour résultat de retarder d'une manière anti-économique l'achèvement des travaux :

1° Routes : L'autoroute Bruxelles-Ostende a été commencée en avril 1937 et a été mise en service 20 ans après, en avril 1956. Des capitaux importants sont ainsi restés longtemps improductifs et la mise tardive en exploitation de l'autoroute a provoqué une perte importante pour l'économie du pays.

## 2° Voies hydrauliques :

a) Canal Bruxelles-Charleroi : Bien que la mise à grande section du canal de Bruxelles à Charleroi soit terminée depuis 1934 entre Bruxelles et Clabecq, ce n'est qu'en 1947 qu'on entama la modernisation entre Charleroi et Clabecq. Les dernières adjudications auront lieu dans les prochains mois. Un capital de 352 millions de francs (valeur 1922-1934) restera ainsi partiellement improductif pendant près de 30 ans.

b) Meuse : Commencée en 1928 par la construction du barrage de Monsin, l'amélioration de la Meuse se poursuivit de 1934 à 1938 par la construction du barrage d'Ivoz-Ramet. Or, il n'y a que quelques mois que, par l'achèvement du barrage-écluse de Neuville-sous-Huy, les bateaux de 1.350 tonnes, à tirant d'eau réduit, peuvent remonter jusqu'à Givet.

c) Sambre : Sur la Sambre, le barrage d'Auvélais, construit entre 1936 et 1940, n'a été mis en service qu'en 1954, soit quinze ans après son achèvement.

d) Canal Nimy-Péronnes : Les travaux du canal Nimy-Péronnes, commencés en 1937, ne seront terminés que 25 ans plus tard.

e) Het Nete-kanaal zal slechts voor de scheepvaart opengesteld worden 21 jaren na het begin van de werken en 14 jaren na de voltooiing van de sluis te Duffel, waaraan nu reeds herstellingswerken moeten worden uitgevoerd zonder dat er ooit een schip is doorgevaren.

f) Boven-Schelde : vijf sluizen, toegankelijk voor schepen van 1.350 ton, werden van 1919 tot 1922 op de Boven-Schelde gebouwd. Toch is de scheepvaart er nog altijd beperkt tot ladingen van 300 ton als gevolg van de oude sluis aan de Brusselse poort te Gent;

g) Stuwmeer te Eupen : de bouw van dit stuwmeer begon in 1937 maar het zal eerst zijn beste rendement opleveren wanneer de aanvoerleiding naar Luik voltooid zal zijn d.i. omstreeks 1966 of practisch 30 jaren na het begin van de werken.

3° Gebouwen : Academisch ziekenhuis te Gent : de werken zijn begonnen in 1936 en vorderden traag, met achtereenvolgende onderbrekingen tot 1955. Van dat jaar af voorzagen men in grotere kredieten zodat men tot een aannemelijke toestand kwam en het ziekenhuis reeds gedeeltelijk in bedrijf genomen kon worden.

Men verwacht dat het pas einde 1963 volledig voltooid zal zijn.

\*\*

Deze enkele voorbeelden tonen duidelijk aan dat de werken bij gebreke van een wet die een gecoördineerd programma vaststelt, over een onaannemelijk aantal jaren worden gespreid wat zowel de productiviteit als de rendabiliteit schaadt. De toestand was evenwel geheel andersom wat betreft het Albertkanaal dat in het kader van de wet op het Fonds van de grote werken werd uitgevoerd en waaraan ongeveer tien jaren lang ononderbroken is gewerkt (totale kostprijs : 2 miljard frank, waarde van vóór 1940).

Dit voorbeeld toont aan welke grote leidende beginselen moeten voorzitten bij de uitvoering van grote openbare werken :

1° Men moet genoeg tijd hebben voor grondig studiewerk alvorens de werken worden aanbesteed.

Bij dit studiewerk moet men eventueel verschillende oplossingen betrekken om die te kunnen kiezen welke de goedkoopste is zowel wat de uitvoering als wat de exploitatie betreft.

Die studie duurt soms verscheidene jaren. Als voorbeeld diene het hellend vlak te Ronquières waarvoor het studiewerk begonnen is in januari 1957 en pas op het einde van het jaar 1960, na vier jaren dus, ten einde was; een ander voorbeeld is de tweede wegverbinding over de Schelde te Antwerpen die begin 1958 in studie werd genomen en waarvan het studiewerk op dit ogenblik nog niet is beëindigd.

2° Wanneer het studiewerk beëindigd is, moet men de daaropvolgende jaren over de nodige kredieten kunnen beschikken om de werken zonder onderbreking te kunnen uitvoeren, ten einde te voorkomen dat tussentijdse renten moeten worden betaald en dat het

e) Canal de la Nèthe : Le canal de la Nèthe ne sera ouvert à la navigation que 21 ans après le début des travaux et 14 ans après l'achèvement de l'écluse de Duffel qui nécessite actuellement déjà des travaux de restauration sans que jamais un bateau ne l'ait franchie.

f) Haut-Escaut : Cinq écluses accessibles à des bateaux de 1.350 tonnes ont été construites sur le Haut-Escaut de 1919 à 1922. La navigation y est toutefois limitée au chargement de 300 tonnes par suite de l'ancienne écluse de la Porte de Bruxelles à Gand.

g) Barrage-réservoir d'Eupen : La construction a été commencée en 1937 et ne pourra avoir son rendement optimum qu'au moment où la conduite d'adduction vers Liège sera achevée, soit vers 1966, pratiquement 30 ans après le début des travaux.

3° Bâtiments : Hôpital universitaire à Gand : Les travaux furent entamés en 1936 et se poursuivirent lentement, avec des arrêts successifs, jusqu'à l'année 1955. A partir de cette date, des crédits plus substantiels furent prévus, lesquels ont créé une situation acceptable permettant une exploitation déjà partielle.

L'achèvement complet n'est prévu que pour fin 1963.

\*\*

Ces quelques exemples montrent à suffisance qu'en l'absence d'une loi fixant un programme coordonné, l'exécution s'étend sur un nombre d'années inadmissible, tant sur le plan de la productivité que sur celui de la rentabilité. Par contre, la situation est tout autre pour le Canal Albert qui, exécuté dans le cadre de la loi des Fonds des Grands Travaux, a été réalisé à un rythme ininterrompu pendant environ 10 ans (coût total : 2 milliards de francs, valeur d'avant 1940).

Cet exemple illustre les grands principes directeurs qui doivent régir l'exécution des grands travaux publics :

1° Il faut disposer du temps nécessaire pour pouvoir faire les études préliminaires à l'adjudication des travaux.

Ces études doivent éventuellement porter sur des solutions diverses, de manière à pouvoir choisir celle qui est la plus économique tant au point de vue réalisation qu'au point de vue exploitation.

Ces études exigent parfois plusieurs années. Citons le plan incliné de Ronquières, pour lequel les études ont débuté en janvier 1957 et viennent de se terminer à la fin de l'année 1960, soit une durée de 4 ans; citons également la seconde liaison routière de l'Escaut à Anvers, pour laquelle les études préliminaires ont commencé au début de 1958 et ne sont pas encore, en ce moment, terminées.

2° Lorsque les études sont terminées, il faut pouvoir disposer des crédits nécessaires dans les années qui suivent, de manière à exécuter, sans interruption, les travaux et éviter ainsi les intérêts intercalaires et un retard dans la mise à la disposition de l'économie de



voltooide werk te laat ter beschikking van het bedrijfsleven wordt gesteld. Dit onderstelt eveneens dat het plan van de onteigeningen met dat van de werken wordt gecoördineerd.

3° Meestal is een weg, een waterweg of een gebouw een onderdeel van een ruimer geheel, dat eveneens moet worden tot stand gebracht indien men wenst dat de werken het beste rendement opleveren.

*Besluit :* Op grond van al die eisen is een wet noodzakelijk en die wet moet betrekking hebben op een periode van ten minste 15 jaren. Zulk een programma-wet betekent niet dat de technische eigenschappen niet kunnen worden gewijzigd. Het spreekt vanzelf dat men in de loop van de volgende jaren rekening zal moeten houden met de economische ontwikkeling om die eigenschappen nader te bepalen en aan te vullen.

#### B. Schriftelijke antwoorden.

*Waterwegen.*

##### VRAAG N° 1.

Hoe zullen de overstromingen in het IJzerbekken bestreden worden ?

Op deze vraag werd door de administratie als volgt geantwoord :

De toestand die zich in de laatste tijd in het IJzerbekken op het gebied van de overstromingen heeft voorgedaan was niet eigen aan deze streek. Dit verschijnsel, dat algemeen was voor geheel het land, is het gevolg geweest van de zware regenneerslag van de laatste maanden, hoofdzakelijk in november en december, en dit volgende op een zeer natte zomer, waardoor het opslorplingsvermogen van de bodem praktisch nul was.

Dit overstromingsverschijnsel is overigens geen nieuwigheid voor het IJzergebied, en doet zich iedere winter voor. Het ene jaar zijn deze overstromingen wat uitgestrekter dan het andere indien de regenneerslag heviger is.

Daarentegen zijn in droge zomers de scheepvaartvoorwaarden in het gebied erg kritisch ingevolge een nijpend tekort aan water.

Aan deze dubbele narigheid kan verholpen worden door de waterlopen te verruimen en te verdiepen, door het normaal vlotpeil te verlagen, en tevens watervoorraden aan te leggen en uitwateringshoezems te voorzien.

De verschillende kommen van het IJzergebied kunnen onder volgende vier regimes worden ingedeeld :

a) *De kommen die rechtstreeks in het aan tij onderhevig gedeelte van de IJzer uitmonden.*

Het betreft hier de kommen die in de achterhaven te Nieuwpoort uitwateren langs het Kattesas, langs de uitwateringsverlaten van de Veurne-Ambachtvaart, van de Kreek van Nieuwendamme en van de Vlaslovaart. De gezamenlijke oppervlakte van die gebieden bedraagt 80.000 Ha.

Het Bestuur der Waterwegen beheert hier praktisch alléén de uitwateringssluizen.

l'ouvrage terminé. Ceci postule également un planing des expropriations coordonnés avec celui des travaux.

3° La plupart du temps, la route, la voie d'eau ou le bâtiment s'insère dans un complexe plus étendu qui doit également être réalisé si l'on veut donner à ces ouvrages le rendement optimum.

*Conclusions :* Tenant compte de tous ces desiderata, une loi est nécessaire et cette loi doit porter au moins sur une période de quinze ans. Cette loi-programme n'implique pas que les caractéristiques techniques soient figées. Il va de soi qu'il faut tenir compte, au cours des années à venir, de l'évolution économique pour préciser et compléter ces caractéristiques.

#### B. Réponses écrites.

*Voies navigables.*

##### QUESTION N° 1.

Quels sont les moyens envisagés pour combattre les inondations du bassin de l'Yser ?

L'administration a répondu à cette question de la manière suivante :

La situation qui s'est présentée ces derniers temps dans le bassin de l'Yser en ce qui concerne les inondations n'est pas propre à cette région. Ce phénomène, qui s'étendait à tout le pays, était la conséquence des fortes précipitations qui se sont produites au cours des derniers mois, principalement en novembre et en décembre, à la suite d'un été très humide qui avait rendu pratiquement nulle la capacité d'absorption du sol.

Ces inondations ne sont d'ailleurs pas un phénomène nouveau dans le bassin de l'Yser : elles se produisent chaque hiver. Les inondations sont plus ou moins importantes d'une année à l'autre selon que les précipitations ont été plus ou moins fortes.

Par contre, lorsque l'été est sec, les conditions de navigation dans ce bassin deviennent très critiques en raison de la pénurie d'eau.

On peut remédier à cette double difficulté en élargissant et en approfondissant les cours d'eau en abaissant la flottaison normale et, en outre, en constituant des réserves d'eau et en prévoyant des bassins d'emmagasinement.

Les différents bassins de la région de l'Yser peuvent être classés selon les 4 régimes suivants :

a) *Les bassins qui déversent leurs eaux directement dans la partie de l'Yser soumise à la marée.*

Il s'agit des bassins qui déversent leurs eaux dans l'arrière-port de Nieuport par l'écluse dite « Kattesas » et par les déversoirs d'évacuation du canal du Veurne-Ambacht, de la « Kreek van Nieuwendamme » et du « Vlaslovaart ». La superficie totale de ces zones s'élève à 80.000 ha.

Pratiquement, l'Administration des Voies Hydrauliques ne gère que les écluses d'évacuation.

Gezien het droogtrekken van die gebieden niet alleen afhangt van deze laatste uitwateringssluizen doch ook in grote mate van het afvoervermogen van de kanalen en grachten van de betrokken poldergebieden, kan alleen spraak zijn van een verbouwing van deze kunstwerken wanneer besloten wordt de overeenstemmende waterlopen voor een grotere afvoer aan te passen.

*b) De kommen die in het gekanaliseerde gedeelte van de IJzer uitwateren.*

Het betreft hier een gebied van 85.000 Ha waarvan 51.000 op Belgisch grondgebied en 34.000 op Frans grondgebied.

De toestand in dit gebied is in de laatste tijd ietwat verslechterd, doordat de IJzer op Frans grondgebied, alwaar de bodemhelling reeds veel groter is dan op Belgisch grondgebied, werd verbeterd, zonder dat de overeenstemmende werken in België werden uitgevoerd. Gelukkig wordt de watervloeiing vanuit Frankrijk nog ietwat geremd door het voorlopig voortbestaan van een « Bottle-Neck » aan de Franse grens.

Om de toestand op dit gedeelte te saneren worden volgende werken voorzien :

- het verbouwen van de bestaande Iepersluis met stuw te Nieuwpoort, met verlaging van de bodem en drempels van het kunstwerk en de vermeerdering van de nuttige doorstromingsbreedte;

- het verbreden en verdiepen van de bedding van de IJzer, in opwaartse richting, vertrekkend van genoemde Iepersluis;

- het verlagen van het normaal waterpeil met ongeveer 60 cm, dit ten einde een natuurlijke waterafvloeiing van de betrokken gebieden te verzekeren;

- het aanleggen van uitwateringsboezems met ringdijken;

- het indijken van de rivier op de plaatsen waar overstromingen zouden kunnen plaatsvinden.

*c) Het gebied doortrokken door het kanaal Plassendale-Nieuwpoort.*

Hier wordt eveneens een verbreding met verdieping voorzien alsmede een verlaging van het normaal waterpeil met circa 75 cm, zodat dit laatste praktisch met het peil der omliggende grachten zal overeenstemmen.

Dit veronderstelt de verbouwing van de sluis van Plassendale en van de Gravensluis te Nieuwpoort.

*d) Het gebied dat in de Bergenvaart afwatert.*

Zeer binnenkort zullen de ruimingswerken van deze vaart worden in aanbesteding gelegd, zodat deze vaart zijn functie van afwateringsvaart opnieuw zal kunnen vervullen.

Al de hierboven opgesomde werken zijn in de investeringswet voorzien, de ene in het structureel, de andere in het conjunctureel gedeelte, zodat de volledige verbetering binnen afzienbare tijd « werkelijkheid » zal worden.

Etant donné que l'assèchement de ces régions ne dépend pas uniquement de ces écluses d'évacuation, mais aussi, dans une large mesure, de la capacité d'évacuation des canaux et fossés des zones poldériennes intéressées, il ne pourra être question de transformer ces ouvrages d'art que lorsqu'il aura été décidé de donner aux cours d'eau correspondants une plus grande capacité d'évacuation.

*b) Les bassins qui déversent leurs eaux dans la partie canalisée de l'Yser.*

Il s'agit ici d'une zone de 85.000 ha, dont 51.000 se trouvent en territoire belge et 34.000 en territoire français.

La situation dans cette région s'est un peu aggravée ces derniers temps, du fait qu'il a été procédé en territoire français, où la pente est déjà beaucoup plus forte qu'en territoire belge, à l'amélioration de l'Yser, sans que les travaux correspondants aient été effectués en Belgique. Heureusement, l'afflux d'eau venant de la France est encore un peu freiné du fait que, provisoirement, un goulot subsiste à la frontière française.

En vue d'assainir la situation dans cette région, les travaux suivants sont prévus :

- transformation de l'écluse barragée dite « Iepersluis » à Nieuport, avec abaissement du plafond et des seuils de l'ouvrage d'art et augmentation de la section utile du puits;

- élargissement et approfondissement du lit de l'Yser vers l'amont, à partir de l'écluse dite « Iepersluis »;

- abaissement d'environ 0,60 m. du niveau d'eau normal, afin d'assurer l'écoulement naturel des eaux des régions intéressées;

- construction de bassins d'emménagement avec digues circulaires;

- endiguement du fleuve aux endroits où des inondations pourraient se produire.

*c) Le bassin traversé par le canal de Plassendale à Nieuport.*

Ici également, on prévoit des travaux d'élargissement et d'approfondissement ainsi qu'un abaissement d'environ 0,75 m du niveau d'eau normal, lequel sera ainsi ramené pratiquement au niveau des fossés avoisinants.

Ces travaux supposent la transformation de l'écluse de Plassendale et de l'écluse dite « Gravensluis » à Nieuport.

*d) Le bassin qui déverse ses eaux dans le canal de Bergues.*

Les travaux de curage de ce canal seront mis en adjudication très prochainement, de sorte que ce canal pourra de nouveau fonctionner comme canal d'évacuation.

Tous les travaux énumérés ci-dessus sont prévus dans la loi d'investissements, les uns dans la partie structurelle, les autres dans la partie conjoncturelle de la loi, si bien que l'amélioration complète de la situation deviendra à bref délai une réalité.

Ook dient vermeld dat het Bestuur der Waterwegen nauw samenwerkt met de verschillende Polderbesturen en met het Ministerie van Landbouw ter oplossing van alle gevallen van watersnood.

Zo wordt ondermeer deelgenomen aan de werkzaamheden van de « Commissie voor sanering van waterzieke gronden » die regelmatig te Diksmuide vergadert.

De beoogde werken op de IJzer en op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort beogen tevens het bevaarbaar maken voor schepen van 600 ton.

\*  
\*\*

De betrokken commissaris verklaart dat hij de door de administratie gegeven uitleg niet kan aanvaarden en dat hij aan de administratie een tegenvoorstel zal voorleggen.

#### VRAAG N° 2.

*Verscheidene commissieleden stellen vragen betreffende het waterprobleem in de Durmevallei en de Moervaart.*

Het probleem van de ontwatering van de streek gelegen tussen het kanaal van Gent-Terneuzen en de Zeeschelde met als waterafvoeraders de Durme, de Moervaart, de Zuidlede en het kanaal van Stekene, kan in drie delen verdeeld worden : de ontwatering van de zone tussen Daknam en het kanaal Gent-Terneuzen, de beveiliging en ontwatering van Lokeren en onmiddellijke omgeving, en de problemen in verband met de verzanding van de Durme afwaarts Lokeren.

1. De streek tussen Daknam en het kanaal van Gent-Terneuzen wordt ontwaterd bij middel van pompstations opgericht door de verschillende polderbesturen langs de Moervaart en de Zuidlede. Het waterpeil in deze waterwegen is gemiddeld in de laatste tien jaren niet merkkelijk gestegen, ook niet door het bouwen van de vaste dam te Lokeren, aangezien in 1953 aan de brug van Sinaai een gemiddeld H. W. van (4,61) en L. W. van (4,54) werden opgetekend en in 1960 het vast peil schommelde tussen (4,60) en (4,75). Dit sluit echter geen uitzonderlijke waterstand van (5,11) uit zoals deze in september 1960 werd opgetekend, evenals bv. in 1945 een max. van (5,21) werd vastgesteld. Zulke standen moeten aan uitzonderlijk zware regenneerslag toegeschreven worden.

Wat meer in het bijzonder de streek van Daknam en Sinaai betreft, zij opgemerkt dat een Commissie met coördinerend karakter, waarin afgevaardigden van de Departementen van Openbare Werken en van Landbouw, van de Technische Dienst der Provincie, van de Gemeenten en van de Polders zetelen, een oplossing voor de ontwatering heeft voorgesteld, welke een einde zal maken aan de moeilijkheden aldaar. De uitvoering ervan valt in de bevoegdheid van het Departement van Landbouw.

Il convient de signaler également que l'Administration des Voies hydrauliques travaille en collaboration étroite avec les diverses administrations poldériennes et avec le Ministère de l'Agriculture en vue de résoudre tous les problèmes qui se posent dans ce domaine.

C'est ainsi que l'Administration des Voies hydrauliques participe notamment aux activités de la « Commission pour sanering van waterzieke gronden » (Commission d'assainissement des terres humides qui se réunit régulièrement à Dixmude).

Les travaux prévus visent également à rendre l'Yser et le canal de Plassendale à Nieuport accessibles aux navires de 600 tonnes.

\*  
\*\*

Le commissaire qui a posé la question déclare ne pas pouvoir accepter les explications données par l'administration, à laquelle il soumettra une contreproposition.

#### QUESTION N° 2.

*Divers commissaires soulèvent la question du régime hydraulique des vallées de la Durme et du Moervaart.*

Le problème du démergement de la région située entre le canal de Gand à Terneuzen et l'Escaut maritime et des voies d'évacuation d'eau de cette région, à savoir la Durme, le Moervaart, le canal de Zuidlede et le canal de Stekene, présente trois aspects : le démergement de Lokeren et de ses environs immédiats et les problèmes relatifs à l'ensablement de la Durme en aval de Lokeren.

1. Le démergement de la région comprise entre Daknam et le canal de Gand à Terneuzen s'effectue au moyen de stations de pompage établies par les différentes administrations poldériennes le long du Moervaart et du canal de Zuidlede. Le niveau moyen de ces voies d'eau n'a pas augmenté d'une façon appréciable au cours des dix dernières années, même pas à la suite de la construction du barrage fixe de Lokeren. En effet, on notait, en 1953, au pont de Sinaai, un niveau moyen des hautes eaux de (4,61) et un niveau moyen des basses eaux de (4,54) et en 1960, le niveau fixe variait entre (4,60) et (4,75). Il n'en reste pas moins que l'on a relevé des niveaux exceptionnels atteignant (5,11), comme en septembre 1960, ainsi qu'un maximum de (5,21) en 1945. De tels niveaux d'eau doivent être attribués à des précipitations d'une importance exceptionnelle.

Pour ce qui concerne plus spécialement la région de Daknam et de Sinaai, il convient de noter qu'une commission de coordination composée de délégués des départements des Travaux publics et de l'Agriculture, du Service technique de la province, des communes et des polders, a proposé une solution au problème du démergement, qui mettra fin aux difficultés rencontrées dans cette région. La mise en œuvre de cette solution incombe au Département de l'Agriculture.

2. De beveiliging en de afwateringen van Lokeren en omgeving werden bekomen doordat enerzijds de Staat de vaste dam aan de « Oude Brug » heeft gebouwd, en het Stadsbestuur de Westlede heeft omgeleid en een pompstation heeft gebouwd te Lokeren. Een eventuele financiële staatstussenkomst in deze gemeentewerken is niet uitgesloten. Ten einde dit aandeel te kunnen bepalen werden de nodige plans en bescheiden aan de stad Lokeren gevraagd. Na herhaald aandringen via het Provinciaal Bestuur heeft het Departement zopas deze bescheiden ontvangen. Ze zullen dus het voorwerp uitmaken van een grondig onderzoek.

3. Ten einde de meest doelmatige middelen te vinden om het verzandingsproces van de Durme afwaarts van Lokeren tegen te werken, werden van 1955 tot 1958 in het Laboratorium proeven uitgevoerd, die geleid hebben tot het opstellen van een urgentieprogramma. Dit laatste omvat het onteigenen van potpolder VIII welke bij middel van overstortdrempels volledig zal ingericht worden als zijdelingse vergaarkom. Ter plaatse van de « Oude Brug » moet de vaste aarden dam vervangen worden door een nieuwe beweegbare kering die niet alleen zal toelaten het water van Moervaart en Zuidlede op het minimaal peil te houden, doch die tevens op het geschikte ogenblik zal kunnen opengesteld worden om de scheepvaart van en naar Lokeren toe te laten. Door baggerwerken moet de Durnehedding terug onder profiel gebracht worden om de behoorlijke afvoer langs de afwateringssluizen te verzekeren.

Dit programma van werken is integraal voorzien in de nieuwe investeringswet. Gelijktijdig met de uitvoering der werken zullen de studies nog verder worden doorgevoerd om rekening te houden met het feit dat de Durme, evenals de Schelde, onderhevig is aan voortdurende evolutie, zodat de verbeteringswerken telkens kunnen aangepast worden aan de bekomen toestanden en dat een eventuele aanvoer van water uit het kanaal Gent-Terneuzen de toestand nog zou kunnen verbeteren.

Terloops zij hieraan toegevoegd dat 6 voorlopige pompstations door de Staat werden gebouwd om de afvoer van het overtollige water der omliggende terreinen in de Durme te pompen en de overstortdrempels van potpolder VI en IV worden verhoogd om de overloop bij zware tijden te beletten.

4. De ontworpen werken in het raam van de investeringswet hebben tot doel de waterafvoer vanuit de polders te vergemakkelijken en de maatregelen te nemen daar waar de toestand die de natuur had verwezenlijkt, door staatswerken zou verergeren.

#### VRAAG N° 3.

Een commissielid vraagt het belang te kennen van de scheepvaart op de onderscheidene waterwegen bij de grensoverschrijding naar Frankrijk.

De Minister overhandigt een tabel welke de gewenste gegevens verstrekt :

2. La protection et le démergement de Lokeren et de ses environs ont été assurés grâce, d'une part, à la construction par l'Etat d'un barrage fixe au « Oude Brug » et, d'autre part, au fait que l'administration communale a détourné le Westlede et établi une station de pompage à Lokeren. Une éventuelle intervention financière de l'Etat dans l'exécution de ces travaux communaux n'est pas exclue. La ville de Lokeren a été invitée à fournir les plans et documents voulus afin qu'on puisse déterminer le montant de cette intervention. Après avoir insisté à plusieurs reprises par le canal de l'administration provinciale, mon Département vient de recevoir ces documents qui vont être soumis à un examen approfondi.

3. En vue de déterminer les moyens les plus efficaces d'enrayer le processus d'ensablement de la Durme en aval de Lokeren, le Laboratoire a procédé, de 1955 à 1958, à des essais qui ont abouti à la mise au point d'un programme d'urgence. Ce programme prévoit l'expropriation du potpolder VIII qui sera aménagé complètement en bassin d'emmagasinement latéral, au moyen de déversoirs. Au droit du « Oude Brug », la levée de terre fixe doit être remplacée par un nouveau barrage mobile qui non seulement permettra de maintenir à leur niveau minimal, les eaux du Moervaart et du Zuidlede, mais qui pourra également être ouvert au moment opportun pour permettre la navigation au départ et à destination de Lokeren. Des dragages seront effectués afin de remettre sous profil le lit de la Durme et d'assurer une évacuation satisfaisante des eaux par les vannes.

La nouvelle loi sur les investissements prévoit l'exécution de tous les travaux de ce programme. Les études seront poursuivies parallèlement à l'exécution des travaux, afin de tenir compte du fait que la Durme, tout comme l'Escaut, est soumise à une évolution constante, de façon que les travaux d'amélioration puissent être adaptés en tout temps aux situations réalisées et que l'apport éventuel d'eaux d'amont du canal de Gand à Terneuzen puisse encore contribuer à améliorer la situation.

Rappelons en passant que six stations de pompage provisoires ont été construites par l'Etat en vue du pompage dans la Durme des eaux excédentaires des terrains avoisinants, et que les déversoirs des potpolders VI et IV ont été exhaussés pour éviter le débordement des eaux lors des fortes marées.

4. La loi sur les investissements prévoit l'exécution de travaux destinés à faciliter l'évacuation des eaux des potpolders et permettra de prendre les mesures voulues là où les travaux effectués par l'Etat auraient pour effet d'aggraver la situation naturelle.

#### QUESTION N° 3.

Un commissaire aimerait connaître l'importance du trafic fluvial à la frontière française.

Le Ministre communique un tableau contenant les renseignements demandés.

BINNENSCHIEPVAART AAN DE FRANSE GRENS.  
(tonnenmaat).

TRAFIC FLUVIAL A LA FRONTIERE FRANÇAISE.  
(tonnes).

|                       | Maas<br>—<br><i>Meuse</i> | Samber<br>—<br><i>Sambre</i> | Schelde<br>—<br><i>Escaut</i> | Leie<br>—<br><i>Lys</i> | Spierekanaal<br>—<br><i>Canal de l'Espièrres</i> | Kanaal van Bergen naar Conde<br>—<br><i>Canal de Mons à Conde</i> | Kanaal van Plassendale naar Duinkerken<br>—<br><i>Canal de Plassendale à Dunkerque</i> | Totaal<br>—<br><i>Total</i> |
|-----------------------|---------------------------|------------------------------|-------------------------------|-------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| 1949                  |                           |                              |                               |                         |                                                  |                                                                   |                                                                                        |                             |
| Binnengekomen         |                           |                              |                               |                         |                                                  |                                                                   |                                                                                        |                             |
| <i>Entrées</i>        | 255.943                   | 98.166                       | 311.817                       | 30.214                  | 116.251                                          | 69.681                                                            | 17.747                                                                                 | 899.819                     |
| Buitengegaan          |                           |                              |                               |                         |                                                  |                                                                   |                                                                                        |                             |
| <i>Sorties</i>        | 884.129                   | 195.764                      | 304.316                       | 63.512                  | 57.488                                           | 170.255                                                           | 14.307                                                                                 | 1.689.771                   |
| Totaal — <i>Total</i> | 1.140.072                 | 293.930                      | 616.133                       | 93.726                  | 173.739                                          | 239.936                                                           | 32.054                                                                                 | 2.589.590                   |
| 1951                  |                           |                              |                               |                         |                                                  |                                                                   |                                                                                        |                             |
| Binnengekomen         |                           |                              |                               |                         |                                                  |                                                                   |                                                                                        |                             |
| <i>Entrées</i>        | 339.459                   | 156.532                      | 591.116                       | 58.632                  | 104.839                                          | 277.595                                                           | 37.693                                                                                 | 1.565.866                   |
| Buitengegaan          |                           |                              |                               |                         |                                                  |                                                                   |                                                                                        |                             |
| <i>Sorties</i>        | 458.895                   | 218.023                      | 483.897                       | 87.282                  | 132.891                                          | 288.956                                                           | 168.348                                                                                | 1.838.292                   |
| Totaal — <i>Total</i> | 798.354                   | 374.555                      | 1.075.013                     | 145.914                 | 237.730                                          | 566.551                                                           | 206.041                                                                                | 3.404.158                   |
| 1953                  |                           |                              |                               |                         |                                                  |                                                                   |                                                                                        |                             |
| Binnengekomen         |                           |                              |                               |                         |                                                  |                                                                   |                                                                                        |                             |
| <i>Entrées</i>        | 466.493                   | 178.488                      | 852.759                       | 86.037                  | 39.254                                           | 228.575                                                           | 51.140                                                                                 | 1.902.746                   |
| Buitengegaan          |                           |                              |                               |                         |                                                  |                                                                   |                                                                                        |                             |
| <i>Sorties</i>        | 542.264                   | 451.850                      | 631.953                       | 117.830                 | 67.770                                           | 230.863                                                           | 50.463                                                                                 | 2.092.993                   |
| Totaal — <i>Total</i> | 1.008.757                 | 630.338                      | 1.484.712                     | 203.867                 | 107.024                                          | 459.438                                                           | 101.603                                                                                | 3.995.739                   |
| 1955                  |                           |                              |                               |                         |                                                  |                                                                   |                                                                                        |                             |
| Binnengekomen         |                           |                              |                               |                         |                                                  |                                                                   |                                                                                        |                             |
| <i>Entrées</i>        | 774.491                   | 389.764                      | 1.192.950                     | 277.051                 | 35.447                                           | 289.084                                                           | 105.126                                                                                | 3.063.913                   |
| Buitengegaan          |                           |                              |                               |                         |                                                  |                                                                   |                                                                                        |                             |
| <i>Sorties</i>        | 769.484                   | 670.472                      | 882.758                       | 177.669                 | 86.772                                           | 199.615                                                           | 73.710                                                                                 | 2.860.480                   |
| Totaal — <i>Total</i> | 1.543.975                 | 1.060.236                    | 2.075.708                     | 454.720                 | 122.219                                          | 488.699                                                           | 178.836                                                                                | 5.924.393                   |
| 1957                  |                           |                              |                               |                         |                                                  |                                                                   |                                                                                        |                             |
| Binnengekomen         |                           |                              |                               |                         |                                                  |                                                                   |                                                                                        |                             |
| <i>Entrées</i>        | 666.156                   | 326.542                      | 1.346.529                     | 273.724                 | 11.945                                           | 202.238                                                           | 87.837                                                                                 | 2.914.971                   |
| Buitengegaan          |                           |                              |                               |                         |                                                  |                                                                   |                                                                                        |                             |
| <i>Sorties</i>        | 1.018.804                 | 816.840                      | 1.215.629                     | 239.957                 | 97.310                                           | 187.994                                                           | 60.778                                                                                 | 3.637.312                   |
| Totaal — <i>Total</i> | 1.684.960                 | 1.143.382                    | 2.562.158                     | 513.681                 | 109.255                                          | 390.232                                                           | 148.615                                                                                | 6.552.283                   |
| 1959                  |                           |                              |                               |                         |                                                  |                                                                   |                                                                                        |                             |
| Binnengekomen         |                           |                              |                               |                         |                                                  |                                                                   |                                                                                        |                             |
| <i>Entrées</i>        | 622.043                   | 264.668                      | 1.244.602                     | 211.730                 | 50.610                                           | 114.102                                                           | 33.508                                                                                 | 2.541.263                   |
| Buitengegaan          |                           |                              |                               |                         |                                                  |                                                                   |                                                                                        |                             |
| <i>Sorties</i>        | 1.065.064                 | 559.905                      | 1.428.059                     | 414.405                 | 103.015                                          | 122.479                                                           | 27.757                                                                                 | 3.720.684                   |
| Totaal — <i>Total</i> | 1.687.107                 | 824.573                      | 2.672.661                     | 626.135                 | 153.625                                          | 236.581                                                           | 61.265                                                                                 | 6.261.947                   |

VRAAG N° 4.

Verscheidene commissieleden vragen aan de Minister de houding van zijn departement te willen vaststellen t.o.v. de internationale verbindingen.

De Minister vestigt de aandacht van Uw Commissie op het feit dat in het investeringsprogramma alleen een « principiële krediet » van 2 miljard frank werd voorzien, daar een internationaal akkoord nodig is om zulke werken te beginnen.

Betreffende de verbinding Schelde-Rijn zijn onderhandelingen aan de gang met Nederland. Deze besprekingen vorderen in het gewenste tempo en de Minister spreekt de hoop uit dat de beide landen binnen afzienbare tijd tot een akkoord zullen kunnen komen.

Wat betreft de verbindingen Maas-Rijn, de modernisering van de Franse Maas en een verbinding Schelde-industriezone van Noord-Frankrijk, al deze werken werden opgenomen in de 12 internationale verbindingen opgesteld door de Minister van Verkeerswezen.

QUESTION N° 4.

Divers Commissaires demandent au Ministre de bien vouloir définir l'attitude de son département en ce qui concerne les liaisons internationales.

Le Ministre attire l'attention de la Commission sur le fait que le programme d'investissements ne prévoit qu'un « crédit de principe » de 2 milliards de francs, car un accord international est nécessaire pour que de tels travaux puissent être entamés.

Des négociations sont en cours avec les Pays-Bas au sujet de la liaison Escaut-Rhin. Ces pourparlers se poursuivent au rythme voulu et le Ministre espère qu'un accord interviendra à bref délai entre les deux pays.

Quant aux travaux d'établissement d'une liaison Meuse-Rhin, de modernisation de la Meuse française et d'établissement d'une liaison entre l'Escaut et le bassin industriel du Nord de la France, ils sont prévus au programme d'aménagement de douze liaisons internationales, établi par le Ministre des Communications.

Het technisch verslag voor de verbinding Maas-Rijn omvattende drie basisoplossingen is ter druk, het economisch verslag zal in 1961 opgesteld worden. Het verslag betreffende een nieuwe verbinding Schelde-Rijssel wordt opgemaakt en zal in 1961 gedrukt worden.

Betreffende de verdere modernisering van de Franse Maas, kondigt de Minister aan dat hij zich rechtstreeks in contact heeft gesteld met zijn Franse collega ten einde deze zaak zo spoedig mogelijk door beide betrokken landen te zien behandelen.

\*  
\*\*

#### VRAAG N° 5.

Een lid verwondert zich over de omvang van de rubriek « diversen ».

ANTWOORD :

De Minister vestigt de aandacht op het feit dat het investeringsplan voortaan de buitengewone begroting vervangt of coördineert. De aangevraagde kredieten moeten dienen voor onvoorziene uitgaven die onvermijdelijk zijn vooral inzake waterwegen.

Anderzijds zijn talrijke waterwegen, die door het Departement worden beheerd, niet met name in het investeringsplan opgenomen. De kredieten « diversen » zijn eveneens bestemd om deze werken te bekostigen.

In de derde plaats tenslotte zal het herstel van het patrimonium nog ongeveer 1 miljard frank eisen.

\*  
\*\*

#### VRAAG N° 6.

Verscheidene commissieleden wijzen op de slechte toestand van de oeververdedigingen van het kanaal Brugge-Gent.

ANTWOORD :

De Minister bevestigt dat de modernisering van het kanaal Gent-Brugge voor een scheepvaart van 2.000 ton in het investeringsprogramma is opgenomen.

Wat betreft de slechte toestand van de oeververdedigingen, zullen eerlang verscheidene bouwwerken geopend worden om zeer gevaarlijke gedeelten hetzij definitief hetzij voorlopig te herstellen.

\*  
\*\*

#### VRAAG N° 7.

Verscheidene commissieleden vragen insgelijks een uitleg betreffende de spreiding der kredieten voorgesteld voor de Bovenschelde.

ANTWOORD :

De Minister vestigt de aandacht van uw Commissie op het feit dat de eerste schijf werken tot doel heeft, in het raam van de wetgeving op de 1350 ton, de scheepvaart voor 1350 tonners mogelijk te maken.

Le rapport technique relatif à la liaison Meuse-Rhin et comprenant trois solutions de base est à l'impression. Le rapport économique sera établi en 1961. Le rapport sur la nouvelle liaison Escaut-Lille est en voie d'élaboration et sera imprimé en 1961.

En ce qui concerne la poursuite des travaux de modernisation de la Meuse française, le Ministre annonce qu'il s'est mis directement en rapport avec son collègue français, afin que cette question soit examinée aussitôt que possible par les deux pays intéressés.

\*  
\*\*

#### QUESTION N° 5.

Un commissaire s'étonne de l'importance du poste « divers ».

RÉPONSE :

Le Ministre attire l'attention sur le fait que le plan d'investissements remplace en fait ou coordonne les budgets extraordinaires futurs. Les crédits sollicités doivent permettre de faire face à des imprévus inévitables surtout en matière de voies hydrauliques.

D'autre part, nombre de voies d'eau, gérées par le Département ne sont pas repris nominativement dans le plan d'investissements. Les crédits « divers » doivent également couvrir ces travaux.

En troisième lieu, la restauration du patrimoine doit encore absorber un montant approximatif de 1 milliard de francs.

\*  
\*\*

#### QUESTION N° 6.

Plusieurs membres signalent le mauvais état des défenses riveraines du canal Gand-Bruges.

RÉPONSE :

Le Ministre confirme que la modernisation de ce canal pour une navigation de 2.000 tonnes est prévue au programme d'investissements.

Pour ce qui est du mauvais état des défenses riveraines, plusieurs chantiers seront bientôt ouverts en vue de réparer les tronçons dangereux, soit définitivement, soit à titre provisoire.

\*  
\*\*

#### QUESTION N° 7.

Plusieurs commissaires demandent également des explications concernant l'étalement des crédits proposés pour le Haut-Escaut.

RÉPONSE :

Le Ministre attire l'attention de votre Commission sur le fait que la première tranche de travaux a pour but de permettre la navigation aux bateaux de 1350 tonnes dans le cadre de la législation des 1350 tonnes.

De tweede schijf werken, voorzien in een latere periode, heeft tot doel deze scheepvaart te vergemakkelijken. Deze verruimingswerken die de waterafvoer zullen vergemakkelijken, kunnen slechts aangevangen worden nadat de Ringvaart om Gent zal opengesteld zijn en de Zeeschelde tussen de Ringvaart en Antwerpen volledig zal aangepast zijn (kalibreringswerken en dijkversterkingen).

\*\*

#### VRAAG N° 8.

Sommige commissieleden ondervragen de Minister inzake de stand van werken op het kanaal Brussel-Charleroi en omtrent de modernisering van het kanaal van het Centrum (streek van Obourg).

#### ANTWOORD :

De Minister geeft de verzekering dat volgens de stand van de aan de gang zijnde studies, de laatste werken op het kanaal Charleroi-Brussel, tijdens het eerste halfjaar 1961 zullen worden besteed.

Op het kanaal van het Centrum en meer bepaaldelijk in de streek van Obourg zullen de eerste werken einde 1961 een aanvang nemen, overeenkomstig de door de Wetgevende Kamers goedgekeurde wijziging van de 1350 ton wet.

Een lid vraagt of er reeds een beslissing is genomen inzake de brug Marie-Ghislain en verwondert zich over de vertraging waarmee de brug van Godarville in dienst wordt genomen.

De Minister deelt mede dat hij, gezien de wijzigingen in de economische structuur van dat gewest, heeft besloten om de nieuwe brug Marie-Ghislain te bouwen. Hij betreurt vervolgens de vertraging bij de werken voor de indienstneming van de brug van Godarville. Deze vertraging is niet te wijten aan de administratie. Hij zal er voor waken dat de werken thans onverwijld worden voortgezet.

\*\*

#### VRAAG N° 9.

Een lid zegt verwonderd te zijn omdat voor de verbinding Nimy-Schelde geen krediet is uitgetrokken.

#### ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat men geen krediet meer nodig heeft, aangezien alle werken voor de uitvoering van die verbinding voor schepen van 1350 ton, beëindigd of aan de gang zijn.

\*\*

#### VRAAG N° 10.

Een lid vraagt de inzichten te kennen betreffende de haven van Temse.

Quant à la seconde tranche, qui comprend des travaux prévus pour une période ultérieure, elle est destinée à faciliter cette navigation. Ces travaux d'élargissement, qui faciliteront l'écoulement des eaux, ne pourront être entamés qu'après que le canal circulaire de Gand aura été ouvert au trafic et que l'Escaut maritime entre le canal circulaire et Anvers aura été entièrement aménagé (travaux de calibrage et renforcement des digues).

\*\*

#### QUESTION N° 8.

Plusieurs commissaires questionnent le Ministre au sujet de l'avancement des travaux sur le canal de Bruxelles à Charleroi et la modernisation du canal du Centre (région d'Obourg).

#### RÉPONSE :

Le Ministre certifie que, d'après l'état d'avancement des études, les derniers travaux sur le canal de Charleroi à Bruxelles seront mis en adjudication dans le premier semestre de 1961.

Sur le canal du Centre et spécialement pour la région d'Obourg, les premiers travaux débiteront à la fin de l'année 1961, conformément à la modification de la loi des 1350 tonnes approuvée par les Chambres législatives.

Un commissaire demande où en est la décision en ce qui concerne le pont Marie-Ghislain et s'étonne des retards intervenus dans la mise en service du pont de Godarville.

Le Ministre communique qu'il a pris la décision de construire le nouveau pont Marie-Ghislain vu les modifications dans la structure économique intervenue dans cette région. Il regrette d'autre part les retards qu'ont subi les travaux de mise en service du pont de Godarville. Ces retards ne sont pas imputables à l'administration. Il veillera à ce que les travaux puissent maintenant se poursuivre sans désespérer.

\*\*

#### QUESTION N° 9.

Un membre s'étonne de ce qu'aucun crédit ne soit prévu pour la liaison Nimy-Escaut.

#### RÉPONSE :

A cette question, le Ministre répond en faisant remarquer qu'aucun crédit n'est plus nécessaire puisque tous les travaux nécessaires à la réalisation de cette liaison à 1350 tonnes sont terminés ou en cours.

\*\*

#### QUESTION N° 10.

Un membre aimerait connaître les intentions du Ministre en ce qui concerne le port de Tamise.

ANTWOORD :

De uitbreiding der haven zou best gebeuren afwaarts van de brug. De diensten bestuderen een ligging die gunstig is voor een voldoende diepte en tevens voor de er achter liggende terreinen die moeten opgespoten worden. Deze werken kunnen uitgevoerd worden in het kader van de huidige wet.

De gemeente onderzoekt anderzijds de aanleg van een havencomplex opwaarts van de brug met het eventueel graven van een darse. Het bestuur is hiervoor in betrekking met de gemeente Temse.

\*\*

VRAAG N° 11.

Een commissielid vestigt de aandacht van de Minister op de toestand van het kanaal van Leuven naar de Dijle.

ANTWOORD :

De Minister wijst op het feit dat het hier een kanaal betreft toebehorend aan de Stad Leuven waarop de Staat slechts een administratieve controle bezit.

Reeds werden contacten genomen ten einde dit kanaal onder een enger staatsbeleid te plaatsen.

\*\*

VRAAG N° 12.

Een commissielid wijst op de slechte toestand van het kanaal Dessel-Kwaadmechelen.

ANTWOORD :

De werken zullen worden opgenomen in het conjunctureel programma. De Minister hoopt nog dit jaar voor enkele verbeteringswerken een aanbesteding te kunnen uitschrijven.

\*\*

VRAAG N° 13.

Een commissaris vraagt of de werken op de Noordersectie van de Ringvaart verlopen volgens de opgelegde timing.

ANTWOORD :

De Minister bevestigt dat al de werken op de Noordersectie aanbesteed werden, uitgenomen enkele kleine grondwerken voor een brugovergang.

De opgestelde planning wordt totaal gerespecteerd.

\*\*

VRAAG N° 14.

Een commissielid vraagt de reden waarom het kanaal Bossuit-Kortrijk in het conjunctureel pro-

RÉPONSE :

L'emplacement le plus favorable pour l'agrandissement du port se situe sans doute en aval du pont. Les services recherchent un endroit où l'on puisse disposer à la fois d'une profondeur suffisante et de terrains à remblayer situés immédiatement le long du fleuve. Ces travaux peuvent être exécutés dans le cadre de la présente loi.

D'autre part, la commune examine l'aménagement d'un complexe portuaire en amont du pont avec creusement éventuel d'une darse. A ce sujet, l'administration est en contact avec la commune de Tamise.

\*\*

QUESTION N° 11.

Un commissaire attire l'attention du Ministre sur l'état du canal de Louvain à la Dyle.

RÉPONSE :

Le Ministre souligne qu'il s'agit d'un canal appartenant à la ville de Louvain et sur lequel l'Etat n'exerce qu'un contrôle administratif.

Des contacts ont déjà été établis afin d'intéresser davantage l'Etat à la gestion du canal.

\*\*

QUESTION N° 12.

Un commissaire signale que le canal Dessel-Kwaadmechelen est en mauvais état.

RÉPONSE :

Les travaux seront inclus dans le programme conjuncturel. Le Ministre espère pouvoir procéder cette année encore à l'adjudication de quelques travaux d'amélioration.

\*\*

QUESTION N° 13.

Un commissaire demande si les travaux effectués à la section nord du canal circulaire se font suivant le timing imposé.

RÉPONSE :

Le Ministre confirme que tous les travaux à effectuer à la section nord ont été adjugés, à l'exception de quelques petits travaux de terrassement à l'emplacement d'un pont.

Le planning établi a été intégralement respecté.

\*\*

QUESTION N° 14.

Un membré demande pourquoi le canal Bossuit-Courtrai a été repris dans le programme conjuncturel



gramma werd opgenomen en vraagt een beslissing omtrent het tracé van het kanaal Komen-Ieper ten einde de urbanisatie van Ieper mogelijk te maken.

ANTWOORD :

De Minister vestigt de aandacht op het feit dat hij innig overtuigd is dat zekere conjuncturele werken in een vlugger ritme zullen kunnen verlopen dan zekere structurele werken. Zo zal het mogelijk zijn reeds in 1961 een begin te maken met de modernisering van het kanaal Bossuit-Kortrijk; een bouwwerf zal in het tweede semester 1961 geopend worden .

Het toekomstig tracé van het kanaal Ieper-Komen in de omgeving van Ieper zal eerstdaags definitief goedgekeurd worden.

\*\*

VRAAG N° 15.

Een lid vraagt dat bijzondere kredieten zouden worden uitgetrokken voor de binnenhaven te Luik en de geschiktmaking van de Beneden-Maas.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat het krediet van 2,5 miljard voor de Maas de nodige bedragen daartoe omvat, maar om zulks beter te doen uitkomen dient hij een amendement in tot wijziging van de tekst van de tabel onder artikel 6.

\*\*

VRAAG N° 16.

Een lid zegt verwonderd te zijn dat nog zoveel kredieten worden uitgetrokken voor de Maas, de Schelde en het kanaal Brussel-Charleroi.

ANTWOORD :

De Minister merkt op dat de wet betreffende de 1.350 ton, voor de Maas en de Schelde slechts in kredieten voorzag die strikt noodzakelijk waren om de vaart voor schepen van 1.350 ton mogelijk te maken. Die wet sprak van een dringend programma.

De aanvullende kredieten die op het investeringsprogramma zijn opgenomen hebben tot doel de scheepvaart te vergemakkelijken; wat met name de Maas betreft, zijn de opvattingen geëvolueerd en bestudeert de administratie thans de mogelijkheid om het aantal sluizen aanzienlijk te verminderen.

De kredieten voor het kanaal Brussel-Charleroi betreffen slechts het gedeelte Klabbeek-Brussel, dat ingericht was voor schepen van 600 ton; de sluizen en het kanaal zijn groot genoeg voor schepen van 1.350 ton maar men moet belangrijke verbeteringswerken uitvoeren om de scheepvaart te vergemakkelijken.

\*\*

et il demande qu'une décision soit prise au sujet du tracé du canal Comines-Ypres afin de permettre l'urbanisation de cette dernière ville.

RÉPONSE :

Le Ministre souligne qu'il est profondément convaincu que certains travaux conjoncturels pourront être exécutés à un rythme plus rapide que certains travaux structurels. C'est ainsi qu'il sera possible d'entamer dès 1961 la modernisation du canal Bossuit-Courtrai; un chantier sera ouvert au cours du second trimestre de 1961.

Le tracé du futur canal Ypres-Comines dans les environs d'Ypres sera approuvé définitivement dans les tout prochains jours.

\*\*

QUESTION N° 15.

Un membre de votre Commission demande que des crédits soient spécialement prévus pour le port fluvial de Liège et l'aménagement de la Basse-Meuse.

RÉPONSE :

Le Ministre répond que le crédit de 2,5 milliards prévu pour la Meuse comprend les sommes nécessaires à cet effet, mais qu'afin de mieux souligner ce fait, il dépose un amendement qui modifie le texte du tableau de l'article 6.

\*\*

QUESTION N° 16.

Un commissaire s'étonne de l'importance des crédits complémentaires prévus pour la Meuse, l'Escaut et le canal de Charleroi à Bruxelles.

RÉPONSE :

Le Ministre attire l'attention sur le fait que la loi des 1350 tonnes ne prévoyait pour la Meuse et l'Escaut que les crédits strictement indispensables pour permettre la navigation à des bateaux de 1350 tonnes. La loi précitée parlait d'un programme d'urgence.

Les crédits complémentaires prévus au programme d'investissements ont pour but d'améliorer ces conditions de navigation pour la Meuse, en l'occurrence, les idées ont évolué et actuellement l'administration étudie la possibilité de diminuer notablement le nombre des écluses.

Pour ce qui concerne le canal de Charleroi à Bruxelles, les crédits prévus ont trait à la section Clabecq-Bruxelles qui avait été calibrée pour bateaux de 600 t. et dont les écluses et le canal permettent le passage des bateaux de 1350 tonnes mais exigent des améliorations importantes pour assurer la navigation aisée.

\*\*

## VRAAG N° 17.

Aan een lid dat spreekt over hetgeen het uitvoeren van de sluis te Terneuzen en het verdiepen en verbreden van het kanaal Gent-Terneuzen in de streek van Gent als nieuwe mogelijkheden biedt, antwoordt de Minister dat hij de verklaring kan geven dat deze werken met bekwame spoed zullen worden verder uitgevoerd.

In de loop van 1961 zal te Terneuzen een nieuwe zeesluis met een sluis voor binnenscheepvaart worden in aanbesteding gesteld. Deze zeesluis zal vijf jaar ruwbouw vergen. Gedurende deze vijf jaar wordt het nodige gedaan om het kanaal zowel op Nederlands grondgebied als op Belgisch grondgebied te verdiepen en te verbreden.

De Minister verheugt zich over het feit dat het aankondigen alleen van het akkoord tussen België en Nederland als resultaat heeft gehad dat zekere firma's die nog twijfelen, besloten hebben een industrie op te richten in de kanaalzone.

\*\*

## VRAAG N° 18.

Een lid van Uw Commissie vraagt, welke types in de zeescheepvaart in de toekomst zullen gebruikt worden en of wij ons moeten oriënteren op de zeer grote tonnemen.

ANTWOORD :

In de memorie van toelichting van de wet van 15 april 1958 (betreffende « wijzigingen » aan de wet van 5 juli 1956) en die betrekking heeft op de bouw van een nieuwe zeesluis te Zandvliet, werd onder meer gezegd dat verscheidene deskundigen de mening toegedaan zijn dat in de komende jaren de schepen van de klasse 40.000 ton tot 50.000 ton zeer gunstige exploitatie-mogelijkheden zullen bieden en in stijgend aantal zullen gebouwd worden.

De Minister kan niet anders dan zulks bevestigen en derhalve moeten wij ons oriënteren naar zulke tonnemen zoals dit overigens reeds het geval is voor de zeehavens van onze buurstaten.

\*\*

## VRAAG N° 19.

Verder vraagt een lid de optimale capaciteit der havens te bepalen en gebeurlijk het probleem der verbindingswegen te herzien.

ANTWOORD :

Hierop kan worden geantwoord dat bij het opstellen van het programma der uitbreidingswerken in de verschillende havens rekening gehouden werd met de verhoogde afmetingen der schepen en met hun steeds groeiend aantal, terwijl ook volledige aandacht geschonken is aan de daaruit voortvloeiende noodzakelijkheid de verbindingswegen hiervoor aan te passen.

\*\*

## QUESTION N° 17.

Un membre signale les possibilités nouvelles qui seront créés dans la région gantoise par l'exécution de l'écluse de Terneuze et par l'approfondissement et l'élargissement du canal Gand-Terneuzen; le Ministre lui répond qu'il peut donner l'assurance que l'exécution de ces travaux sera poursuivie avec toute la célérité voulue.

Au cours de l'année 1961, une nouvelle écluse maritime combinée avec une écluse pour la navigation intérieure sera mise en adjudication à Terneuzen. Pour terminer le gros œuvre de cette écluse maritime, il faudra cinq années. Pendant ce temps, le nécessaire sera fait pour approfondir et élargir le canal, aussi bien en territoire néerlandais qu'en territoire belge.

Le Ministre se félicite du fait que la simple annonce de l'accord entre la Belgique et les Pays-Bas ait eu pour résultat que certaines firmes qui hésitaient encore, ont décidé de créer une industrie dans la zone dudit canal.

\*\*

## QUESTION N° 18.

Un commissaire demande quels types de navires seront utilisés à l'avenir, et se demande si nous devons nous tourner vers les navires de très fort tonnage.

RÉPONSE :

L'exposé des motifs de la loi du 15 avril 1958 modifiant la loi du 5 juillet 1956 et prévoyant la construction d'une nouvelle écluse à Zandvliet, signale notamment que divers experts estiment qu'au cours des années à venir, les navires de la classe des 40.000 à 50.000 tonnes offriront des possibilités d'exploitation très favorables et qu'ils seront construits en nombre de plus en plus grand.

Le Ministre ne peut que confirmer cette déclaration et c'est pourquoi nous devons nous baser sur les navires de très fort tonnage, ainsi que le font déjà les pays voisins pour ce qui concerne leurs ports de mer.

\*\*

## QUESTION N° 19.

L'honorable membre demande en outre que la capacité optimale des ports soit déterminée et que le problème des voies de communications soit éventuellement revu.

RÉPONSE :

On peut répondre que, pour établir le programme des travaux d'extension des différents ports, il a été tenu compte de l'accroissement des dimensions des navires et de l'augmentation continue de leur nombre et qu'en outre, on a accordé toute l'attention voulue à la nécessité qui en découle d'aménager en conséquence les voies de raccordement.

\*\*

## VRAAG N° 20.

1. Op basis van welke criteria worden de werken gekozen ? Waarom worden bepaalde werken geplaatst in het structureel of in het conjunctureel programma ?

2. Welke verbindingen worden bedoeld onder de rubriek « internationale verbindingen » ? Wat voorziet men voor de verbindingen met Nederland, Duitsland (Rijn) en Frankrijk (o.a. Duinkerken) ?

3. Tot 1966 werd het programma der wet op de 1350 ton overgenomen. Voor de Maas, het kanaal Charleroi-Brussel en de Bovenschelde is verdere uitleg gewenst. Voor de laatste reeks werken op de Maas wordt de Boven-Maas bedoeld of de Beneden-Maas stroomafwaarts van Luik ?

4. Voor het kanaal Bergen-Condé : wordt kalibrering op 600 ton voorzien of wordt de huidige afmeting behouden ?

## ANTWOORD :

1. De Minister deelt mede dat alle werken van structurele aard zijn maar dat zij omwille van dringendheid en van hun mogelijkheid tot opslorpen van acute werkloosheid onderverdeeld werden in twee verschillende groepen :

Namelijk de werken van eerste belang die voorkomen in het basisprogramma, en de werken van minder dringende aard die een groot aantal mandagen vertegenwoordigen en die eventueel in periode van laagconjunctuur kunnen uitgevoerd worden. De aanbestedingsbescheiden voor deze laatste soort werken vergen minder studie en bewerkingen op het terrein dan de werken van het basisprogramma, zodat zij in een minimum van tijd kunnen tussengelast worden.

De basis van criteria voor de structurele werken ligt besloten in de Memorie van toelichting van de wet van het 1350 ton programma waarbij het nationaal belang van de waterweg volkomen in het licht werd gesteld.

2. Onder « internationale verbindingen » wordt verstaan onder meer :

— een Maas-Rijnverbinding met aftakking naar Aken;

— een Schelde-Rijn verbinding uitgaande van de haven van Antwerpen in noordelijke richting;

— een verbinding Rijsel-Schelde ter verbetering van het verkeer naar Duinkerken.

3. Het programma der wet op de 1350 ton werd inderdaad overgenomen in het basisprogramma van het vijftienjarenplan.

Voor de Maas gaat het om werken van definitieve kalibrering, die de vaart met schepen van 1350 ton op *volledige diepgang* moet vergemakkelijken tot aan de Franse grens te Givet. De werken aan het kanaal

## QUESTION N° 20.

1° Sur la base de quels critères décide-t-on des travaux à exécuter ? Pourquoi certains travaux figurent-ils au programme structurel et d'autres au programme de conjoncture ?

2° Quelles liaisons vise-t-on à la rubrique « liaisons internationales » ? Que prévoit-on pour les liaisons avec les Pays-Bas, l'Allemagne (Rhin) et la France (notamment Dunkerque) ?

3° Pour la période allant jusqu'à 1966, on a repris le programme de la loi des 1350 tonnes. On voudrait des précisions au sujet de la Meuse, du canal de Charleroi à Bruxelles et du Haut-Escaut. En ce qui concerne la dernière série de travaux intéressant la Meuse, s'agit-il de la Haute-Meuse ou de la Basse-Meuse en aval de Liège ?

4° Pour ce qui est du canal de Mons à Condé, prévoit-on la mise au gabarit de 600 tonnes ou les dimensions actuelles seront-elles maintenues ?

## RÉPONSE :

1° Le Ministre répond à l'honorable membre que tous les travaux sont d'ordre structurel, mais que, pour des raisons d'urgence et eu égard aux possibilités qu'ils offrent en matière de résorption du chômage conjoncturel, ils ont été répartis en deux groupes différents, à savoir les travaux d'importance primordiale qui figurent au programme de base et les travaux moins urgents qui représentent un grand nombre de journées/ouvriers et qui peuvent éventuellement être exécutés en période de basse conjoncture. Les documents d'adjudication des travaux de cette dernière catégorie exigent moins d'études et moins d'opérations sur le terrain que les travaux du programme de base, de sorte que leur intercalation peut être décidée en un minimum de temps.

On trouvera la base des critères des travaux structurels dans l'exposé des motifs de la loi des 1.350 tonnes lequel met parfaitement en lumière, l'importance que présente cette voie navigable sur le plan national.

2° Par « liaisons internationales », on entend notamment :

— une liaison Meuse-Rhin avec desserte d'Aix-la-Chapelle;

— une liaison Escaut-Rhin partant d'Anvers et orientée vers le nord;

— une liaison Lille-Escaut destinée à améliorer le trafic vers Dunkerque.

3° Le programme de la loi des 1.350 t a en effet été repris dans le programme de base du plan de 15 ans.

Pour ce qui est de la Meuse, il s'agit de travaux de calibrage définitifs, destinés à faciliter la navigation à *enfoucement maximal* jusqu'à la frontière française, à Givet, des bateaux de 1.350 tonnes. Les travaux à

Charleroi-Brussel omvatten bepaalde verbeteringen in het reeds gemoderniseerde vak Klabbeek-Brussel.

In de Boven-Schelde worden, zoals hierboven gezegd voor de Maas, werken ter definitieve kalibrering uitgevoerd.

In de laatste reeks werken op de Maas zijn ook de werken opgenomen voor de Beneden-Maas.

4. Het kanaal Bergen-Condé blijft, in afwachting dat de toekomst de kalibrering op 600 ton profiel noodzakelijk maakt, behouden op een 300 ton profiel.

\*  
\*\*

#### VRAAG N° 21.

Kan het kanaal Nimy-Bovenshelde gebruikt worden indien de Bovenshelde niet gekalibreerd wordt op 1350 ton ? Op welke economische gegevens steunt dit deel van het programma ? Welk is het nuttig rendement ?

#### ANTWOORD :

Het kanaal Nimy-Bovenshelde kan inderdaad niet gebruikt worden voor 1350 tonners zolang de Bovenshelde niet op deze tonnemaat gekalibreerd is. Het bevordert nochtans de normale scheepvaart met 300 tonners op het kanaal in afwachting dat de Bovenshelde op 1350 ton profiel zal gebracht zijn.

Economisch gezien is de profilering op 1350 ton van het kanaal Nimy-Bovenshelde een middel om de economische heropleving van de Borinage in een nabije toekomst in de hand te werken.

Het nuttig rendement staat rechtstreeks in verband met het industrieel potentieel van de Borinage en het Centrum, die langs deze gemoderniseerde waterweg een nieuwe en machtige uitvoerpoort verkrijgen op de zeehavens van Gent en Antwerpen. Subsidiar zal dit kanaal gevoelig bijdragen tot het bestrijden van calamiteuse overstromingen veroorzaakt door de Hene-rivier, die haar vloedwater langs dit kanaal zal kunnen afvoeren.

\*  
\*\*

#### VRAAG N° 22.

We weten dat steenkoolmijnen sluiten en dat de siderurgie gedeeltelijk rechtgehouden wordt door de steenkolenrijverheid. We weten dat de ertslagen van Lorreinen binnen 30 jaar zullen uitgeput zijn. De vraag rijst derhalve of de in het programma voorziene werken aan de activiteit der Belgische industrie zullen ten goede komen. Het programma moet derhalve gezien worden in het raam der Europese economie. We hebben personeel en machines die even goed zijn als deze van onze buren. We moeten derhalve denken aan de invloed van de kostprijs van het vervoer. Zal het investeringsplan het probleem van de tewerkstelling in Wallonië en in Vlaanderen oplossen ? Daar-toe zou een haven nodig zijn die schepen van grote tonnemaat zou kunnen ontvangen, namelijk schepen

effectueren au canal de Charleroi à Bruxelles comprenant certaines améliorations à apporter à la section Clabecq-Bruxelles, déjà modernisée .

Sur le Haut-Escaut, des travaux de calibrage définitifs seront effectués, comme pour la Meuse .

La dernière série de travaux prévus pour la Meuse comprend aussi des travaux intéressant la Basse-Meuse.

4° En attendant que sa mise au gabarit de 600 tonnes se révèle nécessaire, le canal de Mons à Condé restera au gabarit de 300 tonnes.

\*  
\*\*

#### QUESTION N° 21.

Le canal de Nimy au Haut-Escaut pourra-t-il être utilisé aussi longtemps que le Haut-Escaut n'aura pas été mis au gabarit de 1350 t ? Sur quelles données économiques cette partie du programme est-elle basée ? Quel sera le rendement utile ?

#### RÉPONSE :

Le canal Nimy-Haut-Escaut ne pourra en effet pas être utilisé par les bateaux de 1350 t aussi longtemps que le Haut-Escaut n'aura pas été mis à ce gabarit. Néanmoins, il favorisera la navigation normale des bateaux de 300 t sur ce canal, en attendant que le Haut-Escaut ait été mis au gabarit de 1350 t.

Economiquement parlant, la mise au gabarit de 1350 t du canal Nimy-Haut-Escaut contribuera à assurer, dans un avenir rapproché, la renaissance économique du Borinage.

Le rendement utile sera directement fonction du potentiel industriel du Borinage et du Centre, régions auxquelles cette voie navigable modernisée ouvrira une nouvelle et large issue sur les ports de mer de Gand et d'Anvers. Subsidiarment, ce canal contribuera d'une façon sensible à combattre les désastreuses inondations causées par la Haine, qui pourra déverser ses eaux de crue dans ce canal.

\*  
\*\*

#### QUESTION N° 22.

Nous savons que les charbonnages ferment et que la sidérurgie subsiste en partie grâce à l'industrie charbonnière. Nous savons que les gisements de minerai de la Lorraine seront épuisés d'ici 30 ans. La question se pose donc de savoir si les travaux prévus au programme favoriseront l'activité de l'industrie belge. Aussi faut-il considérer le programme dans le cadre de l'économie européenne. Nous avons une main-d'œuvre et des machines qui sont tout aussi bonnes que celles de nos voisins. Il faut donc penser à la répercussion du prix de revient des transports. Le plan d'investissements résoudra-t-il le problème de l'emploi en Wallonie et en Flandre ? Il faudrait pour cela disposer d'un port qui puisse recevoir les navires de fort tonnage, notamment les navires de plus de 50.000 t, car

van meer dan 50.000 ton, want de transportkosten zijn voor deze schepen veel lager dan voor de kleinere schepen.

ANTWOORD :

De aktiviteit der Belgische industrie is wel degelijk funktie van het gemak van aanvoeren der grondstoffen en deswege van de modernisering van het verkeerswegennet in het algemeen en de waterwegen in het bijzonder, die instaan voor het zwaar vervoer van stukgoederen en stortgoederen.

De werken van het investeringsplan zullen beslist een gunstige weerslag hebben op de tewerkstelling in gans het land des te meer dat de uitvoering van groot-scheepse werken alle takken van onze nationale industrie beïnvloedt, terwijl zij voor de toekomst een economische heropleving mag laten tegemoet zien.

De transportkosten zijn inderdaad sterk beïnvloed door de capaciteit der zeeschepen en het is namelijk daarvoor dat de nieuw te bouwen sluis van Terneuzen voor 50.000 ton schepen opgevat is, terwijl de sluis van Zandvliet toegankelijk zal zijn voor schepen van 100.000 ton d.w. eens dat de vereiste kalibreringswerken in de Schelde en aan de Belgische kust daarvoor zullen uitgevoerd zijn.

\*\*

VRAAG N° 23.

Men dient er rekening mee te houden dat de toestand in de Durmestreek enig is in België. Al de landerijen staan onder water of zijn waterziek. We zouden U een betere kalibrering der waterlopen willen vragen. We zouden een absolute verandering wensen. We hebben de indruk dat gans die streek opgeofferd wordt. Het belang van de landbouw mag niet verwaarloosd worden. Men spreekt dikwijls over investeringen die moeten renderen. Aan een industrie in een ander landsgedeelte die 50 personen tewerkstelt, werden 250 miljoen besteed. Bij ons zou met dezelfde som in de landbouw aan meer dan 50 personen werkgelegenheid kunnen gegeven worden. Dat probleem moet zonder dralen opgelost worden.

ANTWOORD :

Zoals ik reeds de gelegenheid had te onderstrepen bij een antwoord op de vraag betreffende het waterprobleem in de valleien van de Durme en de Moervaart, werd reeds een ernstige inspanning gedaan om de aangeklaagde toestand te verhelpen. Het opnieuw onder profiel brengen van de Durmebedding door baggerwerken moet de behoorlijke afvoer langs de afwateringssluissjes verzekeren en de sanering van de waterzieke gronden bevorderen. Een programma voor de ontwatering van de streek van Daknam en Sinaai werd reeds uitgestippeld. In dit verband verwijs ik overigens naar mijn vorig antwoord op de vraag betreffende het even gemeld ontwateringsprobleem, en inzonderheid op de daarin verstrekte gegevens met betrekking tot de bestrijding van het ontzandingsproces van de Durme, afwaarts van Lokeren.

le prix de revient des transports est de loin inférieur pour ces navires à ce qu'il est pour les navires de plus faible tonnage.

RÉPONSE :

L'activité de l'industrie belge est effectivement fonction des facilités d'approvisionnement en matières premières et, partant, de la modernisation du réseau de voies de communication en général et de voies navigables en particulier, qui assurent le transport lourd de marchandises en balles ou en vrac.

Il est certain que les travaux du plan d'investissements exerceront une influence favorable sur le marché de l'emploi dans tout le pays, d'autant plus que l'exécution de très grands travaux touchera tous les secteurs de notre industrie nationale, tandis qu'elle permet d'entrevoir un renouveau économique.

Le coût des transports est en effet étroitement lié à la capacité des navires et c'est notamment pour cette raison que la nouvelle écluse qui sera construite à Terneuzen, a été conçue pour des navires de 50.000 t, tandis que l'écluse de Zandvliet sera accessible à des navires de 100.000 t dw. une fois que les travaux de calibrage à exécuter dans l'Escaut et à la Côte belge auront été exécutés.

\*\*

QUESTION N° 23.

Il faut tenir compte du fait que la situation qui existe dans la région de la Durme, est unique en Belgique. Toutes les terres sont sous eau ou sont saturées d'eau. Nous voudrions demander un meilleur calibrage des cours d'eau. Nous souhaitons un changement radical. Nous avons l'impression que toute la région est sacrifiée. On ne peut négliger les intérêts de l'agriculture. On parle souvent des investissements en disant qu'ils doivent être rentables. Dans une autre région, on a consacré 250 millions à une entreprise industrielle qui occupe 50 personnes. La même somme permettrait, chez nous, de donner du travail à plus de 50 personnes dans le secteur de l'agriculture. Ce problème doit être résolu sans tarder.

RÉPONSE :

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le souligner en répondant à la question qui m'a été posée au sujet du problème du régime hydraulique des vallées de la Durme et du Moervaart, un effort sérieux a déjà été fait pour remédier à la situation incriminée. La remise sous profil du lit de la Durme, grâce à l'exécution de travaux de dragage, doit assurer un écoulement satisfaisant par les vannes d'évacuation, et favoriser l'assainissement des terres saturées d'eau. Un programme de démergement de la région de Daknam et de Sinaai a déjà été esquissé. Je renverrai à cet égard à la réponse que j'ai faite à la question relative au problème du démergement, et notamment aux éléments que j'ai fournis en ce qui concerne la lutte contre le processus d'ensablement de la Durme en aval de Lokeren.

De in het raam van het investeringsprogramma ontworpen werken komen overigens niet uitsluitend de scheepvaart ten goede, maar moeten in belangrijke mate bijdragen tot een behoorlijke afvoer van de watervloeden. Dit geldt ook voor de hier bedoelde streek, aangezien de wet benevens de werken tot het ruimer maken van het profiel der rivierbedding, werken behelst die de waterafvoer van uit de polders moet vergemakkelijken.

\*  
\*\*

#### VRAAG N° 24.

Het economisch aspect der problemen dient onderzocht te worden. Een lid zou een becijferde berekening der winst wensen die door de verschillende werken kan verwezenlijkt worden. De Administratie zou met nut kunnen kennis nemen o.a. van het werk van A. Odouard, « Dunkerque et la compétition Dunkerque-Anvers » en van een artikel verschenen in « American Economic Review » van september 1957, « Measurement of Benefits from Navigation Projects ». Dat zou de basis van onze besprekingen dienen te zijn : de meting der winsten en der kosten.

#### ANTWOORD :

Ik neem nota van de suggesties welke door mijn Departement van naderbij zullen onderzocht worden. Ik meen hier evenwel te moeten aan toevoegen dat bij de vaststelling van het programma der werken wel degelijk rekening gehouden werd met de winsten die door de uitvoering van de voorziene werken kunnen verwezenlijkt worden.

De verhouding tussen de te besteden uitgaven en de te verwachten besparingen maakt een belangrijk deel uit van de uitgebreide studie welke het opstellen van een investeringsprogramma van dergelijke omvang moet voorafgaan en waaraan verschillende ter zake bevoegde specialisten hun medewerking hebben verleend.

\*  
\*\*

#### VRAAG N° 25.

Een lid van uw Commissie herinnert eraan dat in het verleden, tot op het einde der achttiende eeuw, de waterwegen vooral bestemd waren, om het overstromingsgevaar te vermijden. Het vervoerprobleem was bijkomstig. Wat in het verleden bij ons gebeurd is, is nergens gebeurd : bij ons werden de rivieren en stromen verlegd op grond van beschouwingen in verband met de landsverdediging en het overstromingsgevaar.

Hij geeft vervolgens een uiteenzetting aan de hand van kaarten die de ontwikkeling schetsen van de Romeinse periode tot op het huidig ogenblik.

Hij doet de voor- en nadelen uitschijnen van verschillende kusthavens; hij herinnert tevens aan de werkzaamheden van verschillende commissies betreffende de haven van Zeebrugge en hij legt de nadruk op het feit dat het bezit van een haven toegankelijk voor schepen van grote tonnemaat toelaat de kostprijs te verlagen.

D'ailleurs, les travaux prévus dans le cadre du programme d'investissements ne sont pas destinés uniquement à améliorer les conditions de navigation : ils doivent contribuer dans une large mesure à assurer un bon écoulement des eaux de crue. Il en est de même pour la région considérée, étant donné que la loi prévoit, outre les travaux d'élargissement du profil de la rivière, des travaux qui faciliteront l'évacuation des eaux des polders.

\*  
\*\*

#### QUESTION N° 24.

Il convient d'examiner l'aspect économique du problème. Un membre souhaiterait disposer d'une estimation chiffrée du profit que l'on pourra retirer des différents travaux. L'Administration pourrait utilement prendre connaissance de l'ouvrage de A. Odouard, intitulé « Dunkerque et la compétition Dunkerque-Anvers », et d'un article paru dans l'« American Economic Review » de septembre 1957, « Measurement of Benefits from Navigation Projects ». C'est cela qui devrait constituer la base de nos discussions : le calcul de ce que les travaux rapporteront et de leur coût.

#### RÉPONSE.

Je prends note des suggestions qui seront étudiées soigneusement par mon Département. Je crois cependant devoir ajouter que, pour établir le programme des travaux, il a effectivement été tenu compte du profit que l'on pourra tirer de l'exécution des travaux prévus.

Le rapport entre les dépenses à consentir et les économies escomptées a constitué un des objets principaux de l'étude approfondie que l'on se devait d'effectuer avant de rédiger un programme d'investissements aussi important, étude à laquelle divers spécialistes de la question ont apporté leur collaboration.

\*  
\*\*

#### QUESTION N° 25.

Un commissaire rappelle que, dans le passé et jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, les voies navigables servaient principalement à parer aux dangers d'inondation. Le problème des transports était accessoire. Ce qui s'est fait chez nous ne s'est fait nulle part ailleurs : nous avons déplacé les fleuves et les rivières en vertu de considérations de défense nationale et en fonction des dangers d'inondation.

Il fait ensuite, en se référant à des cartes, un exposé de l'évolution en la matière depuis la période romaine.

Il définit les avantages et les inconvénients de différents ports côtiers. Il rappelle également les activités de diverses commissions qui se sont occupées du port de Zeebrugge et insiste sur le fait que l'existence d'un port accessible aux navires de fort tonnage permet de réduire les prix de revient.

De commissaris besluit met de wens dat in samenwerking met de havens en de rederijen, de Regering dit probleem met bijzondere aandacht zou bestuderen.

Verder zou er op de Schelde een stormdam dienen opgericht te worden, vooral daar de dijken in Nederland verhoogd worden. Vroeger bestond hetzelfde probleem voor het IJzerbekken, maar de oplossing werd gevonden door te Nieuwpoort de zee af te sluiten. Een stormdam op de Schelde zou een einde stellen aan de moeilijkheden in geheel het Scheldebekken.

Er blijft dan nog het vraagstuk van de overstromingen op de kust over. Dat vraagstuk is minder dringend in De Panne, maar is zeer dringend voor Het Zoute.

Langs het Zwin dienen er maatregelen genomen te worden. Bij de eventuele oprichting van een haven in het zuidelijk gedeelte van de kust, zouden de kanalen kunnen verbreed worden en een conterdijk aangelegd om het overstromingsgevaar te verminderen. Vroeger heeft er een nevendijk bestaan (op de kaarten van Ferraris komt een nevendijk voor). Wat gaan wij met die vraagstukken doen ?

#### ANTWOORD :

Het vraagstuk van het bouwen, aan het westelijk gedeelte van de kust, van een voorhaven, die toegankelijk zou zijn voor de grootste zeeschepen, verdient alleszins de belangstelling van mijn Departement.

Ik ben het dan ook volledig eens met het geacht Commissielid dat een grondige studie aan dit vraagstuk dient gewijd te worden. Bij de studie zal vanzelfsprekend rekening worden gehouden met zijn suggesties.

Ik neem er evenwel akte van dat het geachte lid er mede akkoord gaat, dat deze studie geenszins de modernisering van de bestaande havens, met de programmatische uitvoering voorzien in het vijftienjarenplan, mag in de weg staan.

Ik kan het lid de verzekering geven dat het bevoegd Bestuur de studie van deze nieuwe voorhaven zal aanvangen, ten einde klaar te zijn, om die werken aan te vangen, zohaast de evolutie van de economische toestand en de behoeften zulks zou kunnen rechtvaardigen.

Ik ben het met de Commissaris eveneens volledig eens, dat de bouw van een stormstuw in de Westerschelde een oplossing zou brengen voor het overstromingsgevaar. Tot nog toe is men er hier en in het buitenland nog niet in gelukt een oplossing te vinden voor dit ingewikkeld technisch vraagstuk. Het is echter niet uitgesloten dat binnen enkele jaren de technische evolutie toch een oplossing voor dit vraagstuk zal toelaten.

Wat betreft het overstromingsgevaar aan de kust, kan ik verzekeren dat het investeringsplan de nodige kredieten voorziet om de nodige beveiligingswerken uit voeren aan de Oostkust.

\*\*

Le commissaire conclut en souhaitant que le Gouvernement étudie ce problème avec une attention toute particulière, en collaboration avec les ports et les armateurs.

D'autre part, il faudrait construire sur l'Escaut un barrage-tempête, d'autant plus qu'on procède aux Pays-Bas à l'exhaussement des digues. Autrefois, le même problème se posait pour le bassin de l'Yser, mais on l'a résolu en arrêtant la marée à Nieuport. Un barrage-tempête sur l'Escaut mettrait fin aux difficultés qui se manifestent dans tout le bassin de l'Escaut.

Reste le problème des inondations à la Côte. Ce problème est moins urgent en ce qui concerne La Panne, mais il est très urgent pour Le Zoute.

Il y a lieu de prendre des mesures le long du Zwin. En cas de création éventuelle d'un port sur la partie sud de la côte, les canaux pourraient être élargis et on pourrait construire une digue secondaire, de façon à réduire les dangers d'inondation. Il existait autrefois une digue secondaire (qui figure sur les cartes de Ferraris). Comment résoudra-t-on ces questions ?

#### RÉPONSE :

Le problème de la construction, sur la partie ouest de la côte, d'un avant-port qui serait accessible aux plus grands navires, mérite parfaitement de retenir l'attention de mon Département.

Je suis entièrement d'accord avec l'honorable Commissaire pour considérer qu'il y a lieu de consacrer à ce problème une étude approfondie. Il va de soi qu'on tiendra compte, lors de ces études, de ses suggestions.

Cependant, je prends acte de ce que l'honorable Commissaire considère, lui aussi, que cette étude ne peut compromettre en rien la modernisation des ports existants selon le programme prévu au plan de 15 ans.

Je tiens à assurer l'honorable Commissaire que l'administration compétente entamera l'étude de ce nouvel avant-port de façon à être prête à entamer les travaux dès que l'évolution de la situation économique et des besoins l'exigera.

Je pense, tout comme l'honorable Commissaire, que la construction d'un barrage-tempête dans l'Escaut occidental résoudrait le problème des dangers d'inondation. Jusqu'à présent, on n'a pas réussi, ni chez nous, ni à l'étranger, à résoudre ce problème complexe d'ordre technique. Cependant, il n'est pas exclu que l'évolution technique permette d'ici quelques années de trouver la solution du problème.

Pour ce qui concerne les dangers d'inondation à la côte, l'honorable Commissaire peut être assuré que le plan d'investissements prévoit les crédits nécessaires à l'exécution, sur la côte est, des travaux de défense voulus.

\*\*

**Wegen.****VRAAG N° 1.**

Aan een lid dat vraagt in hoever het vijftienjarenplan wordt geharmoniseerd met hetgeen de buurlanden tot stand brengen, zegt de Minister dat wat bijvoorbeeld de wegen betreft al de internationale verdingen besproken worden tussen de deskundigen der verschillende landen en hier dus een volledig akkoord bestaat .

Ook voor de waterwegen tracht de Minister in de mate van het mogelijke met de landen die ons omringen een vergelijk te treffen .

\*  
\*\*

**VRAAG N° 2.**

Aan een lid dat de vraag stelt of de zeer hoge verhoging van het aantal motorvoertuigen niet zou moeten worden geremd in plaats van te worden aangewakkerd, antwoordt de Minister dat in al de landen van de wereld zonder uitzondering wordt vastgesteld dat, naargelang het nationaal inkomen stijgt, ook het aantal autovoertuigen toeneemt. De autoindustrie en al wat er mede gepaard gaat, verleent aan een steeds groter aantal inwoners van ons land een goed betaalde broodwinning.

De Minister denkt niet dat wij er belang zouden bij hebben deze verhoging te remmen. Hij denkt overigens ook dat, indien dat inzicht bestond, men er niet zou in slagen tot een werkelijke remming over te gaan .

\*  
\*\*

**VRAAG N° 3.**

Een lid vraagt waar men met de autosnelweg van Wallonië zal beginnen .

**ANTWOORD :**

De Minister antwoordt dat men zal beginnen te Luik en zonder onderbreking zal voortwerken in de richting van Doornik; de eerste kredieten zijn op de begroting voor 1961 uitgetrokken en zullen worden aangewend voor de eerste onteigeningen .

\*  
\*\*

**VRAAG N° 4.**

Een lid vraagt waarom de ring rond Brussel niet volledig wordt gesloten en hoe de autosnelweg Brussel-Parijs zal worden gefinancierd.

**Routes.****QUESTION N° 1.**

Un commissaire ayant demandé dans quelle mesure le plan de quinze ans s'harmonise avec les réalisations des pays voisins, le Ministre déclare que, par exemple, en ce qui concerne les routes, toutes les liaisons internationales font l'objet de consultation entre les experts des divers pays intéressés et que, par conséquent, l'accord est complet dans ce domaine.

En ce qui concerne les voies navigables, le Ministre s'efforce également d'arriver, dans la mesure du possible, à un compromis avec les Etats qui nous entourent.

\*  
\*\*

**QUESTION N° 2.**

Un membre ayant demandé si l'augmentation très considérable du nombre de véhicules automoteurs ne devrait pas être freinée au lieu d'être encouragée, le Ministre répond que, dans tous les pays du monde sans exception l'on constate qu'à mesure que le revenu national s'accroît, le nombre de véhicules automoteurs augmente pareillement. L'industrie automobile et tout ce qui s'y rattache offrent des emplois bien rémunérés à un nombre toujours croissant d'habitants de notre pays.

Le Ministre ne croit pas que nous aurions intérêt à freiner cette augmentation. D'ailleurs, il estime que, même si l'on avait cette intention, on ne parviendrait pas à la réaliser.

\*  
\*\*

**QUESTION N° 3.**

Un commissaire demande par où sera commencée l'autoroute de Wallonie.

**RÉPONSE :**

Le Ministre répond qu'elle débutera à Liège et sera poursuivie sans désenclaver jusqu'à Tournai; les premiers crédits sont prévus au budget de 1961 et serviront aux premières expropriations.

\*  
\*\*

**QUESTION N° 4.**

Un membre demande pourquoi le Ring de Bruxelles ne sera pas un ring complet et comment sera financé l'autoroute Bruxelles-Paris.



## ANTWOORD :

De ring rond Brussel zal niet volledig worden doorgetrokken of liever zal niet geheel als autosnelweg worden gesloten omdat het Zoniënbos, dat een nationaal bezit is, niet mag worden geschonden.

Hoe dan ook, het niet gesloten gedeelte van de reisweg zal afgelegd kunnen worden over de steenweg op Ter Hulpen, de Souvereinlaan en de Woluwe-laan.

Wat betreft de aanvullende financiering van de autosnelweg Brussel-Parijs, is het dossier overgemaakt aan de Europese Investeringsbank.

\*\*

## VRAAG N° 5.

Een commissielid houdt een lang pleidooi ten gunste van de wegen en autosnelwegen in Wallonië.

Onder de door hem ter sprake gebrachte punten dienen te worden vermeld :

1° Autosnelweg van Wallonië : de aanleg ervan is over een te lange periode gespreid, terwijl men een snellere aanleg voorziet voor Antwerpen-Rijsel, die op een andere wijze wordt gefinancierd;

2° De aanleg van de toegangsweg tot La Louvière zou niet zo laat mogen worden gesteld;

3° Autosnelweg Brussel-Luik : waarom wordt de aanleg ervan in 1965 onderbroken om pas in 1966 te worden hervat in een langzamer tempo ?

4° De modernisering van de Waalse wegen ten zuiden van de as Maas-Sambre wordt te laat gesteld.

## ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat hij een amendement heeft ingediend waarin met de uitgesproken wensen rekening wordt gehouden; volgens dat amendement wordt het tijdschema voor de uitvoering van de autosnelweg van Wallonië aanzienlijk ingekort; de eerste onteigeningen zullen worden aangevat in 1961, terwijl de werken zullen worden aanbesteed van 1962 tot 1966, d.w.z. binnen een tijdsverloop van vijf jaar; er zij voorts aan herinnerd dat die autosnelweg (Luik-Doornik) een lengte heeft van bijna 150 km, terwijl de lengte van Antwerpen-Rijsel slechts ongeveer 100 km bedraagt.

Wat Brussel-Luik betreft, vervalt de onderbreking van de werken in 1965; de werken zullen zonder onderbreking worden aanbesteed.

De aanleg van de toegangsweg tot La Louvière zal één jaar worden vervroegd.

Ten slotte worden de lijsten betreffende de wegen en de drie moderniseringsperioden door het amendement geschrapt; bij het opmaken van de vijfjarenprogramma's zal met de wensen van het Commissielid rekening worden gehouden.

## RÉPONSE :

Le ring de Bruxelles ne sera pas complet ou plutôt ne sera pas fermé en autoroute, parce que la forêt de Soignes, patrimoine national, ne peut être entamée.

Quoi qu'il en soit, la continuité de l'itinéraire sera assurée par la chaussée de La Hulpe et le boulevard du Souverain et l'avenue de la Woluwé.

Pour ce qui concerne le financement complémentaire pour l'autoroute Bruxelles-Paris, le dossier en a été transmis à la Banque Européenne d'Investissements.

\*\*

## QUESTION N° 5.

Un commissaire fait une longue intervention en faveur des routes et autoroutes de Wallonie.

Parmi les points qu'il soulève, il convient de souligner les suivants :

1. Autoroute de Wallonie : sa durée d'exécution est trop longue, alors que l'on prévoit une construction plus rapide pour Anvers-Lille, financée autrement;

2. L'accès à La Louvière ne devrait pas être prévu aussi tard;

3. Autoroute Bruxelles-Liège : pourquoi interrompt-on son exécution en 1965 et ne la reprend-on qu'en 1966, à allure réduite ?

4. La modernisation des routes wallonnes au Sud du sillon Meuse-Sambre est prévue trop tard.

## RÉPONSE :

En ce qui concerne les divers points soulevés, le Ministre répond qu'il a déposé un amendement qui tient compte des desiderata exprimés; suivant cet amendement, le timing d'exécution de l'autoroute de Wallonie est fortement réduit; les premières expropriations commenceront en 1961 et les travaux seront adjugés de 1962 à 1966, c'est-à-dire en cinq ans; il faut rappeler que cette autoroute (Liège-Tournai) a près de 150 km, tandis qu'Anvers-Lille n'a que 100 km environ.

Pour Bruxelles-Liège, l'arrêt des travaux en 1965 est supprimé et les travaux seront adjugés sans interruption.

En ce qui concerne l'accès à La Louvière, son exécution sera avancée d'un an.

Enfin, l'amendement supprime les tableaux relatifs aux routes et aux trois périodes de leur modernisation; il sera tenu compte, lors de l'élaboration des programmes quinquennaux, des vœux du commissaire.

**Gebouwen en Stedebouw.****VRAAG N° 1.**

Een lid vraagt waarom de kredieten voor het Instituut voor Sociaal Verweer te Paifve onder het Departement van Justitie ressorteren en niet onder Volksgezondheid.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat dit het gevolg is van een ontwerp van wet dat de Minister van Justitie heeft voorbereid en dat met name voorziet in de overbrenging van het Instituut naar het Departement.

\*  
\*\*

**VRAAG N° 2.**

Waarom is een krediet uitgetrokken voor het Glasinstituut ?

ANTWOORD :

Dit is het gevolg van een overeenkomst, die in 1950 werd gesloten tussen de Staat en dat onderzoekingslichaam.

\*  
\*\*

**VRAAG N° 3.**

Een commissaris stelt een vraag nopens kazernes en andere niet-gebruikte onroerende goederen.

ANTWOORD :

Het herbruiken der onbezette kazernes door de Rijkswacht zou zeer grote werken vergen, die eventueel hogere uitgaven zouden vergen dan nieuwe goed geplande gebouwen.

Wat betreft de onroerende goederen behorende aan de Staat maar die niet aangewend worden, wordt deze zaak in een Commissie ingestudeerd, onder het voorzitterschap van de Secretaris-Generaal van het Ministerie van Financiën.

\*  
\*\*

**VRAAG N° 4.**

Verscheidene commissarissen stellen vragen nopens de toepassing van artikel 8 — kredieten Stedebouw.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat vanaf 1961 een driejaarlijks programma wordt opgemaakt in samenwerking met de Gouverneurs der provinciën.

\*  
\*\*

**Bâtiments et Urbanisme.****QUESTION N° 1.**

Un commissaire demande pourquoi les crédits prévus pour l'Institut de Défense Sociale de Paifve sont affectés au Département de la Justice et non à la Santé Publique.

RÉPONSE :

Le Ministre répond que cette affectation résulte d'un projet de loi élaboré par le Ministre de la Justice qui vise notamment le rattachement de l'Institut précité à ce Département.

\*  
\*\*

**QUESTION N° 2.**

Pourquoi un crédit est-il prévu en faveur de l'Institut du Verre ?

RÉPONSE :

Cela résulte d'une convention passée en 1950 entre l'Etat et cet organisme de recherches.

\*  
\*\*

**QUESTION N° 3.**

Un commissaire pose une question au sujet de certaines casernes et d'autres immeubles non utilisés actuellement.

RÉPONSE :

La réoccupation par la gendarmerie des casernes inoccupées nécessiterait des travaux considérables, qui pourraient entraîner les dépenses supérieures à celles qu'exigerait la construction de bâtiments nouveaux suivant des plans rationnels.

Quant à la question des immeubles inoccupés appartenant à l'Etat, elle est étudiée par une commission placée sous la présidence du Secrétaire général du Ministère des Finances.

\*  
\*\*

**QUESTION N° 4.**

Plusieurs membres posent des questions au sujet de l'application de l'article 8 — Crédits Urbanisme.

RÉPONSE :

Le Ministre répond qu'un programme triennal sera établi à partir de 1961, en collaboration avec les Gouverneurs de province.

\*  
\*\*

## VRAAG N° 5.

Een commissaris stelt een vraag nopens de bindende kracht van de urbanisatieregels met betrekking tot een speciaal geval.

ANTWOORD :

Het Departement houdt er de hand aan opdat de stedenbouwkundige aanlegplannen zouden geëerbiedigd worden.

In geval van overtreding, wordt de zaak, indien nodig, gerechtelijk vervolgd.

Het speciaal geval zal in dezelfde zin behandeld worden.

\*  
\*\*

## VRAAG N° 6.

Twee commissarissen vragen meer bijzonderheden nopens de kredieten voorzien voor de kerken.

ANTWOORD :

Het herstel van oorlogsschade aan de kerken is begrepen in de 900 miljoen, welke zullen toelaten al de kerken terug in goede staat te brengen vóór 1967.

Wat betreft de nieuwe kerken, voorziet het 15-jarenplan de nodige kredieten in verband met de beslissingen uitgaande van de Minister van Justitie.

\*  
\*\*

## VRAAG N° 7.

Worden de regionale Comités voorzien in het ontwerp van de wet op het urbanisme door dit ontwerp voor een voldongen feit geplaatst ?

ANTWOORD :

Wat de Regionale Comités betreft die in het ontwerp op stedenbouw worden voorzien, kan er natuurlijk niet worden gewacht voor het opmaken van een plan van openbare werken tot dat deze regionale comités hun taak hebben volbracht.

Naar gelang de studies nieuwe elementen te voorschijn brengen, kan men het vijftienjarenplan amenderen indien dit gewenst is.

\*  
\*\*

## VRAAG N° 8.

Een commissaris stelt de vraag of de traditionele politiek, inzake het verlenen van toelagen voor de uitvoering van plannen van aanleg, welke er in bestaat geen geldelijke tussenkomst toe te staan voor het aanwerven van grond, zal behouden blijven.

Anderzijds rijst de vraag of er, voor wat het aanleggen van parkeerterreinen betreft, toelagen zullen kunnen verleend worden voor het aanwerven van gronden, of alleen voor de uitrusting.

## QUESTION N° 5.

Un commissaire pose une question sur le caractère obligatoire des règles d'urbanisation dans un cas spécial.

RÉPONSE :

Le Département veille à l'observation des plans d'aménagement établis par l'Urbanisme.

En cas d'infraction, des poursuites judiciaires sont intentées s'il y a lieu.

Ce cas spécial sera traité dans le même sens.

\*  
\*\*

## QUESTION N° 6.

Deux commissaires demandent des renseignements supplémentaires au sujet des crédits prévus pour les églises.

RÉPONSE :

La réparation des dommages de guerre causés aux églises est comprise dans les 900 millions, qui permettront de restaurer toutes les églises avant 1967.

Pour ce qui est des églises nouvelles, le plan de quinze ans prévoit les crédits qui seront rendus nécessaires par les décisions du Ministre de la Justice.

\*  
\*\*

## QUESTION N° 7.

Le présent projet met-il devant le fait accompli les Commissions régionales prévues dans le projet de loi sur l'urbanisme ?

RÉPONSE :

En ce qui concerne les Commissions régionales prévues par le projet sur l'urbanisme, il est évident que l'on ne peut attendre qu'elles aient achevé leur tâche, pour élaborer un plan de travaux publics.

A mesure que les études révéleront des éléments nouveaux, on pourra amender le plan de quinze ans, s'il y a lieu.

\*  
\*\*

## QUESTION N° 8.

Un commissaire demande si la politique traditionnelle en matière d'allocation de subsides pour la réalisation de plans d'aménagement, qui consiste à accorder une intervention financière en vue des acquisitions de terrains, sera poursuivie.

D'autre part, il se demande si, en ce qui concerne l'aménagement de parcs de stationnement, des subsides pourront être accordés en vue de l'acquisition de terrains ou s'ils ne le seront que pour l'équipement desdits parcs.

Bovendien vraagt de commissaris in welke mate er dubbel gebruik zou kunnen gemaakt worden van de twee rubrieken.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt hierop dat het speciaal krediet, weerhouden voor de uitvoering van plannen van aanleg, in het bijzonder voorzien werd om de gemeenten en de provincies bij te staan in verband met de ruimtelijke ordening. Dit zal met zich brengen dat in het kader van plannen van aanleg, toelagen zullen verleend worden voor het verwerven van gronden, des te meer dat het wetsontwerp betreffende de ruimtelijke ordening een termijn oplegt voor het verwezenlijken van de voorziene onteigening.

Wat de parkeerruimten betreft, is er in beginsel geen tussenkomst mogelijk voor de onteigening en dient het krediet alleen aangewend voor het bekostigen van de uitrusting; zulks is volledig in de geest van het koninklijk besluit van 1 februari 1960, doch wanneer het verwezenlijken van de parkeerruimte geschiedt in uitvoering van een goedgekeurd plan van aanleg, dan kan aanspraak gemaakt worden op toelagen voor het verwerven van onroerende goederen.

Vanzelfsprekend dienen de toelagen voor de uitrusting afgenomen op het krediet « parkeerruimte » en de toelagen voor het verwerven van de grond op het krediet « uitvoering van plannen van aanleg ».

VRAAG N° 9.

Een commissaris wijst er op dat tot 1962 de kredieten op 700 miljoen per jaar worden gehouden, alhoewel de prijzen stijgen (art. 8, toelagen Openbare Werken).

Voor Justitie wordt tot 1963 slechts jaarlijks 70 miljoen voorzien. Zelfs uit louter esthetisch standpunt is dat te weinig indien men bedenkt dat er voor sommige kerken 10 à 20 miljoen nodig is.

ANTWOORD :

Omtrent het behoud van een bedrag van 700 miljoen en zulks sedert jaren, wijst de Minister er op dat het een feit is dat de aanbestedingsprijzen sedert een paar jaren lager komen dan de schattingen, zodat met een krediet van 700 miljoen thans meer kan gedaan worden dan vroeger.

De Minister verwijst, wat de kerken betreft, naar een antwoord gegeven aan een andere commissaris.

VRAAG N° 10.

Een andere commissaris weidt uit over de toestand van de kerken van zijn streek.

Door het ontvolkingsproces wordt de last te groot voor gemeenten met 200 à 300 inwoners. Met uitzondering van vier gemeenten aan zee, vermindert het

Le commissaire voudrait également savoir dans quelle mesure on pourra recourir simultanément à ces deux rubriques.

RÉPONSE :

Le Ministre répond que le crédit spécial prévu pour la réalisation des plans d'aménagement est spécialement destiné à aider les communes et les provinces dans le domaine de l'aménagement du territoire. Il en résulte que, dans le cadre des plans d'aménagement, des subsides seront accordés en vue de l'acquisition de terrains, d'autant plus que le projet de loi sur l'aménagement du territoire prescrit un délai pour la réalisation des expropriations prévues.

En principe, aucune intervention dans le financement des expropriations n'est possible en ce qui concerne les parcs de stationnement, le crédit devant être affecté exclusivement au financement de l'équipement. Cette règle est entièrement conforme à l'esprit de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> février 1960, mais lorsque le parc de stationnement est réalisé en exécution d'un plan d'aménagement approuvé, les pouvoirs subordonnés peuvent prétendre à des subsides pour l'acquisition d'immeubles.

Il va de soi que les subsides d'équipement doivent être prélevés sur le crédit « parkings » et ceux destinés à l'acquisition de terrains, sur le crédit « exécution des plans d'aménagement ».

QUESTION N° 9.

Un commissaire fait remarquer que pour jusqu'en 1962, les crédits sont maintenus au montant de 700 millions par an, alors que les prix augmentent (art. 8, crédits Travaux Publics).

Pour les crédits Justice, il n'est prévu jusqu'en 1963 que 70 millions par an. Même au point de vue strictement esthétique, c'est trop peu si l'on pense que, pour certaines églises, il faut de 10 à 20 millions.

RÉPONSE :

En ce qui concerne le maintien d'un montant de 700 millions depuis des années, le Ministre signale qu'il est un fait que, depuis quelques années, les prix d'adjudication sont inférieurs au montant des estimations, si bien que le crédit de 700 millions permet actuellement de faire plus de travaux que ce n'était le cas précédemment.

Le Ministre renvoie, pour ce qui est des églises, à une réponse faite à un autre commissaire.

QUESTION N° 10.

Un autre commissaire s'étend sur l'état des églises de sa région.

Le processus de dépopulation a pour effet d'aggraver les charges des communes de 200 à 300 habitants. A l'exception de quatre communes situées sur le littoral,

bevolkingsaantal in bedoelde streek en als gevolg daarvan staan op verschillende plaatsen prachtige kerken invallensklaar. Het krediet van zeventig miljoen is derhalve onvoldoende.

ANTWOORD :

De Minister geeft toe dat een krediet van 70 miljoen voor het bouwen van nieuwe kerken, herstellingen aan de bestaande en in het bijzonder herstellingen van geklasseerde kerken, het uitreiken van toelagen enigszins moeilijk maakt, doch de conjuncturele kredieten zullen toelaten aan deze toestand te verhelpen.

Wat de geklasseerde monumenten betreft, dient echter de nadruk er op gelegd dat de Staat hiervoor 60 % toekent, dat meestal de provincie 20 % toestaat, zodat de opdrachtgever slechts een uitgave van 20 % van het geheel moet dragen. Dit om te antwoorden op de opmerking dat de monumenten een te zware last zouden betekenen voor de kerkfabriek.

\*\*

Diversen.

VRAAG N° 1.

Er wordt beweerd dat er in het Departement ieder jaar belangrijke sommen teveel worden uitgegeven die het gevolg zijn van het feit dat projecten onvoldoende zijn ingestudeerd en er aldus bijkredieten moeten worden bepaald die sommige jaren een miljard zouden bedragen.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt hierop dat indien het inderdaad gebeurt dat bij zekere werken, werken moeten worden gevoegd die eerst niet zijn voorzien, dit niet wordt veroorzaakt door gebrek aan studie maar dat steeds bij de uitvoering van een werk men met onvoorziene gevallen moet rekening houden.

Het gaat hier dus niet over sommen die onnodige uitgaven daarmstellen maar wel uitgaven die bij een eerste project niet werden voorzien en bij de uitvoering noodzakelijk blijken.

\*\*

VRAAG N° 2.

Aan een lid dat er op wijst dat reeds voor de oorlog op het Internationaal Arbeidsbureau werd gewezen op de noodzakelijkheid om gedurende de periode van laag-conjunctuur, meer openbare werken te doen uitvoeren, antwoordt de Minister dat hij inderdaad denkt dat de tijd in ons land gekomen is om een werkelijke conjuncturele politiek te voeren.

Reeds in 1959 werd door de huidige regering een zeer belangrijke en grote inspanning gedaan en werd er een groot volume supplementaire openbare werken op de markt gebracht. Spijtig genoeg heeft de invloed zich een weinig te laat doen gelden, gezien de te vervullen formaliteiten en de voorziene termijn.

ral, le chiffre de la population diminue dans cette région et il en résulte que dans différentes localités de magnifiques églises menacent ruine. C'est pourquoi le crédit de 70 millions reste insuffisant.

RÉPONSE :

Le Ministre concède que le crédit de 70 millions affecté à la construction de nouvelles églises ainsi qu'à la restauration des églises existantes, et notamment des églises classées, ne permet guère d'accorder des subventions, mais les crédits conjoncturels permettront de remédier à la situation.

En ce qui concerne les monuments classés, il faut cependant souligner que l'Etat alloue 60 % et que, le plus souvent, la province accorde 20 %, de sorte que le maître de l'ouvrage ne doit supporter qu'une dépense correspondant à 20 % du coût global. Ceci pour répondre à l'observation d'après laquelle les monuments constitueraient une charge trop lourde pour la fabrique d'église.

\*\*

Divers.

QUESTION N° 1.

Un commissaire affirme que, chaque année, le Département dépense des sommes dépassant de loin les crédits votés, en raison du fait que certains projets n'ont pas été suffisamment étudiés, ce qui oblige à prévoir des crédits supplémentaires qui atteindraient parfois un milliard par an.

RÉPONSE :

Le Ministre répond que, s'il arrive, en effet, que l'on doive financer des travaux supplémentaires non prévus initialement, il ne faut pas en voir la cause dans une étude défectueuse, mais que l'on doit toujours tenir compte des imprévus survenant en cours d'exécution.

Il s'agit donc non pas de sommes couvrant des dépenses inutiles, mais de dépenses non prévues dans le projet initial et qui se sont avérées nécessaires au cours de l'exécution des travaux.

\*\*

QUESTION N° 2.

Un commissaire ayant rappelé que, dès avant la guerre, le Bureau International du Travail a souligné la nécessité de faire exécuter un plus grand nombre de travaux publics en période de base conjuncture, le Ministre répond qu'il estime, en effet, que le moment est venu pour notre pays d'appliquer une véritable politique conjuncturelle.

En 1959 déjà, le Gouvernement actuel a fait un effort considérable, en mettant sur le marché un important volume de travaux publics supplémentaires. Malheureusement, leur influence s'est exercée un peu trop tard, à cause des formalités à remplir et du délai à observer.

Dit ontwerp van wet voorziet dat niet alleen meer werken zullen worden uitgevoerd in periodes van laagconjunctuur maar ook dat ze sneller zullen kunnen worden in aanbesteding gegeven.

\*\*

### VRAAG N° 3.

Aan leden die hun twijfel uitdrukken over de verhoging van het nationaal inkomen, zoals het in het ontwerp van wet is voorzien, zegt de Minister dat het hier enkel over een raming gaat.

Het koppelen van het volume van openbare werken aan het voorziene nationaal inkomen heeft vooral tot doel te vermijden dat, zoals het in het verleden is gebeurd, de nieuwe inkomsten die de Staat ontvangt, dank zij een verhoging van het nationaal inkomen, uitsluitend zouden ten goede komen aan de gewone begroting en dat de investeringen er zouden onder lijden.

\*\*

### VRAAG N° 4.

In uw Commissie werd de wens geuit dat in de wet wettelijke criteria zouden worden opgenomen die bijna automatisch zouden aanduiden welke werken eerst moeten worden uitgevoerd.

#### ANTWOORD :

De Minister antwoordt hierop dat het zeer moeilijk is, gezien naargelang de werken de criteria steeds verschillen, en dat er in deze criteria verschillende uiteenlopende elementen voorkomen.

\*\*

### VRAAG N° 5.

In uw Commissie werd eveneens de vraag gesteld waarom het een vijftienjarenplan is. Was het niet beter een kortere termijn te voorzien ? De Minister legt uit dat hij in de aanvang zinnens was een tienjarenwet voor te stellen, maar wanneer hij de inventaris heeft laten opmaken van al de werken die in een nabije toekomst hadden moeten worden tot stand gebracht, dan is hij tot de vaststelling gekomen dat het te investeren bedrag zo groot is dat het praktisch niet mogelijk was financieel op tien jaar een dergelijk programma uit te werken. Het is daarom dat men de termijn van vijftien jaar voorstelde om aldus aan al de werken die op het huidig ogenblik nuttig worden geoordeeld, een plaats in het programma te kunnen geven.

Overigens, in Frankrijk bestaat eveneens thans een vijftienjarenplan, in Zwitserland werkt men aan een twintigjarenplan en in Italië is het eveneens een vijftienjarenplan.

De Minister beweert dat al de werken die in het programma zijn opgenomen, economisch zijn verant-

Le présent projet de loi prévoit non seulement qu'un plus grand nombre de travaux seront exécutés en période de basse conjoncture, mais aussi qu'ils pourront être mis en adjudication plus rapidement.

\*\*

### QUESTION N° 3.

Certains commissaires ayant exprimé des doutes sur l'augmentation du revenu national tel que celui-ci est prévu dans le projet de loi, le Ministre déclare qu'il ne s'agit que d'une évaluation.

Le rattachement du volume des travaux publics au revenu national prévu a surtout pour but d'éviter que, comme cela est arrivé dans le passé, les recettes nouvelles que l'Etat tirera de l'augmentation du revenu national n'aillent uniquement au budget ordinaire, au détriment des investissements.

\*\*

### QUESTION N° 4.

Un membre de votre Commission a émis le vœu de voir la loi fixer des critères indiquant presque automatiquement quels sont les travaux à exécuter en premier lieu.

#### RÉPONSE :

Le Ministre répond que ce serait très difficile, étant donné que les critères varient toujours d'après les travaux et qu'ils comprennent un certain nombre d'éléments hétérogènes.

\*\*

### QUESTION N° 5.

D'autre part, l'intervenant a demandé pourquoi on nous propose un plan de quinze ans. N'eût-il pas été préférable de fixer un délai moins long ? Le Ministre explique qu'il avait d'abord envisagé de proposer une loi de dix ans, mais qu'ayant fait établir l'inventaire de tous les travaux qui auraient dû être réalisés dans un proche avenir, il a constaté que le montant à investir était tellement élevé que, financièrement, il était pratiquement impossible d'exécuter pareil programme en dix années. C'est pour cette raison que l'on a proposé le délai de quinze ans, qui permettra d'inclure dans le programme tous les travaux qui, à l'heure présente, sont estimés utiles.

D'ailleurs, actuellement, la France, elle aussi, a son plan de quinze années, la Suisse prépare un plan de vingt ans et l'Italie, de son côté, un plan de quinze ans.

Le Ministre affirme que tous les travaux figurant au programme sont économiquement justifiés. Une lon-

woord. Een lange studie heeft aangetoond dat al de voorziene werken een verzekerde rendabiliteit hebben.

Dat wil echter niet zeggen dat al deze programma's bindend zijn; naar gelang er zich nieuwe feiten zullen voordoen moet het recht bestaan deze programma's aan te passen aan nieuwe omstandigheden. In feite zal ieder jaar een amendement worden neergelegd dat zekere werken zal vervroegen en misschien zekere werken zal vervangen of schrappen.

Het vijftienjarenplan is een leidraad die moet toelaten op een systematische wijze de werken uit te voeren, maar moet soepel genoeg zijn om rekening te houden met nieuwe omstandigheden.

#### VRAAG N° 6.

Een lid vraagt of de administratie in staat zal zijn een zo grote taak te vervullen. De Minister antwoordt hierop dat een plan zoals dit ontwerp van wet, in een zekere wijze de taak van het bestuur vergemakkelijkt vermits op voorhand de problemen worden gesteld. Anderzijds echter zal het misschien nodig zijn het aantal techniekers te verhogen. De Minister hoopt dat de revalorisatie van het openbaar ambt het aanwerven van ingenieurs zal vergemakkelijken.

\*  
\*\*

#### VRAAG N° 7.

Een ander lid vraagt ophelderingen over de toepassing van artikel 16.

#### ANTWOORD :

Bevestigd wordt dat, aangezien de termijn tussen de datum van de openbaarmaking en de datum van de aanbesteding die 25 dagen bedraagt, door een wet is vastgesteld, van die termijn alleen krachtens een wet kan worden afgeweken.

De werken in het kader van het conjunctureel programma zullen over het algemeen van geringe of middelgrote omvang zijn, zodat die termijn zonder bezwaar kan worden ingekort ten einde sneller in de ombuiging van de conjunctuur te kunnen ingrijpen.

gue étude a démontré que la rentabilité de tous les travaux prévus est assurée.

Cela ne veut cependant pas dire que tous ces programmes lient le Gouvernement; à mesure que des faits nouveaux se produiront, il faut qu'il ait le droit de les adapter à ces conditions nouvelles. En fait, un amendement sera déposé chaque année afin d'avancer la date de certains travaux et peut-être d'en remplacer ou d'en supprimer d'autres.

Le plan de quinze ans constitue un ensemble de directives qui doivent permettre d'exécuter les travaux systématiquement, mais il doit être assez souple pour tenir compte des nouvelles circonstances qui surviendront.

#### QUESTION N° 6.

Un membre demande si l'administration sera en mesure de s'acquitter d'une tâche aussi vaste. Le Ministre répond qu'un plan comme celui qui fait l'objet du présent projet de loi facilite en quelque sorte la tâche de l'administration, du fait que les problèmes sont posés d'avance. Mais d'autre part, il sera peut-être nécessaire d'augmenter le nombre des techniciens. Le Ministre espère que la revalorisation de la fonction publique facilitera le recrutement d'ingénieurs.

\*  
\*\*

#### QUESTION N° 7.

Un autre commissaire demande des précisions en ce qui concerne l'application de l'article 16.

#### RÉPONSE :

Il est confirmé que le délai entre la date de publication et la date de l'adjudication ayant été fixé par une loi à 25 jours, seule une loi permet d'y déroger.

Comme les travaux du programme conjoncturel seront généralement d'importance moyenne et petite, on peut, sans inconvénient, réduire ce délai de manière à pouvoir intervenir plus rapidement dans l'action de redressement de la conjoncture.