

**BELGISCHE SENAAT****ZITTING 1982-1983**

15 JUNI 1983

**Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1983**

**Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1982**

**VERSLAG**

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT  
DOOR DE HEER DE SERANNO**

**INHOUD**

|                                                                | Bladz. |
|----------------------------------------------------------------|--------|
| I. Uiteenzetting van de Minister van Openbare Werken . . . . . | 3      |
| II. Begrotingsbedragen . . . . .                               | 15     |
| III. Algemene bespreking . . . . .                             | 20     |
| A. Algemeen . . . . .                                          | 20     |

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren De Bondt, voorzitter; Aubecq, Bascour, Belot, Claeys, Dalem, Decléty, Donnay, Eicher, Férir, Jandrain, R. Maes, Op 't Eynde, Seeuws, Tilquin, Van Daele, Vanderborght, Vandermarliere, Van Ooteghem, Windels en De Seranno, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Califice, De Kerpel, Geldolf, Gerits, Grosjean en Vannieuwenhuyze.

**R. A 12678***Zie :***Gedr. St. van de Senaat :**

5-XVI (1982-1983) + Bijl. N° 1 : Ontwerp van wet.

**R. A 12679***Zie :***Gedr. St. van de Senaat :**

6-XVI (1982-1983) N° 1 : Ontwerp van wet.

**SENAT DE BELGIQUE****SESSION DE 1982-1983**

15 JUIN 1983

**Projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1983**

**Projet de loi ajustant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1982**

**RAPPORT**

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DE L'INFRASTRUCTURE  
PAR M. DE SERANNO**

**SOMMAIRE**

|                                                     | Pages |
|-----------------------------------------------------|-------|
| I. Exposé du Ministre des Travaux publics . . . . . | 3     |
| II. Données budgétaires . . . . .                   | 15    |
| III. Discussion générale . . . . .                  | 20    |
| A. Généralités . . . . .                            | 20    |

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. De Bondt, président; Aubecq, Bascour, Belot, Claeys, Dalem, Decléty, Donnay, Eicher, Férir, Jandrain, R. Maes, Op 't Eynde, Seeuws, Tilquin, Van Daele, Vanderborght, Vandermarliere, Van Ooteghem, Windels et De Seranno, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Califice, De Kerpel, Geldolf, Gerits, Grosjean et Vannieuwenhuyze.

**R. A 12678***Voir :***Document du Sénat :**

5-XVI (1982-1983) + Ann. N° 1 : Projet de loi.

**R. A 12679***Voir :***Document du Sénat :**

6-XVI (1982-1983) N° 1 : Projet de loi.

|                                                       | Bladz. |                                                   | Pages |
|-------------------------------------------------------|--------|---------------------------------------------------|-------|
|                                                       | —      |                                                   | —     |
| B. Wegen . . . . .                                    | 41     | B. Routes . . . . .                               | 41    |
| 1. Algemeen . . . . .                                 | 41     | 1. Généralités . . . . .                          | 41    |
| 2. Autosnelwegen . . . . .                            | 50     | 2. Autoroutes . . . . .                           | 50    |
| 3. Rijkswegen . . . . .                               | 52     | 3. Routes de l'Etat . . . . .                     | 52    |
| 4. Fietspaden . . . . .                               | 55     | 4. Pistes cyclables . . . . .                     | 55    |
| C. Waterwegen . . . . .                               | 60     | C. Voies hydrauliques . . . . .                   | 60    |
| D. Havens . . . . .                                   | 67     | D. Ports . . . . .                                | 67    |
| E. Gebouwen . . . . .                                 | 74     | E. Bâtiments . . . . .                            | 74    |
| IV. Artikelsgewijze bespreking . . . . .              | 83     | IV. Discussion des articles . . . . .             | 83    |
| 1. Bespreking . . . . .                               | 83     | 1. Discussion . . . . .                           | 83    |
| 2. Amendement . . . . .                               | 84     | 2. Amendement . . . . .                           | 84    |
| V. Stemmingen :                                       |        | V. Votes :                                        |       |
| a) Begroting . . . . .                                | 85     | a) Budget . . . . .                               | 85    |
| b) Aanpassing . . . . .                               | 85     | b) Ajustement . . . . .                           | 85    |
| VI. Amendement aangenomen door de Commissie . . . . . | 86     | VI. Amendement adopté par la Commission . . . . . | 86    |

## I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN

Overeenkomstig de regeringsverklaring en in het kader van herstellpolitiek aangekondigd door de regering, werd mijn taak, aan het hoofd van het Departement van Openbare Werken tijdens het voorbije jaar gekenmerkt door de wil tot modernisering van de bestaande infrastructuur en de voltooiing van de aan de gang zijnde realisaties en dit zowel voor de gebouwen, de wegen als de waterwegen.

De crisis brengt met zich dat een betere efficiëntie der middelen zou nagestreefd worden. Dus, werd voorrang verleend aan de voltooiingswerken van reeds goedgekeurde ontwerpen alsook aan het onderhoud en de verbetering der bestaande uitrustingen.

Dit accent, dat systematisch werd gelegd heeft zeker bijgedragen tot de herwaardering en tot een betere rentabilisatie van onze infrastructuur.

Deze politiek werd gekenmerkt door drie imperatieven, eigen aan onze tijd, met zijn problemen en zijn moeilijkheden :

1. Maximaal de kwaliteit van het leefmilieu van alle inwoners waarborgen door met overleg te handelen.

2. De grootheidswaanzin en de niet-gerechvaardigde uitgaven vermijden.

3. Geen enkele inspanning mag verwaarloosd worden om binnen de korst mogelijke tijd, de moderne, levensnodzakelijke infrastructuur tot stand te brengen, dit ten bate van de economische bloei, van het land en van de gewesten, om langs deze weg het welzijn van de gehele bevolking te verzekeren.

Wat betreft de grote beslissingen genomen door mijn departement in de loop van 1982, moge ik eraan herinneren dat de hervorming van de erkenning der aannemers, die zo sterk geëist werd door de bouwsector, sedert augustus 1982 van toepassing is.

Anderzijds heeft de Commissie der Geschillen, ingesteld om de behandeling van betwiste dossiers te bespoedigen, reeds betekenisvolle resultaten opgeleverd.

Voor de toekomst is het onontbeerlijk dat de bouwsector de werkmogelijkheden voor de export niet verwaarloost. Dienaangaande werd de bevordering van de Belgische ondernemingen in het buitenland versterkt; gedurende 1982 heb ik mij persoonlijk buitenlands begeven (Marokko, Spanje, Gabon) om er het Belgisch know-how voor te stellen.

Ik moge ook herinneren aan het inlossen van mijn beloften van verleden jaar tegenover de bouwsector gedaan om de kredieten voor 100 pct. over het afgelopen begrotingsjaar vast te leggen.

Voor de komende maanden zijn de twee belangrijkste problemen :

— de sanering van de openbare financiën;

## I. EXPOSE DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

Conformément à la déclaration gouvernementale et dans le cadre de la politique de redressement formulée par le Gouvernement, ma tâche à la tête du Département des Travaux publics s'est caractérisée l'année écoulée par la volonté de moderniser l'infrastructure existante et d'achever les réalisations en cours, qu'il s'agisse de bâtiments, de routes ou de voies hydrauliques.

La crise économique implique qu'une meilleure efficacité des moyens soit recherchée; priorité a donc été donnée aux travaux d'achèvement des projets déjà approuvés ainsi qu'à l'entretien et à l'amélioration des équipements existants.

Cet accent mis systématiquement dans tous les domaines a certainement contribué à la revalorisation et à une meilleure rentabilisation de notre infrastructure.

Cette politique s'est caractérisée par trois impératifs propres à notre temps, ses problèmes et ses difficultés :

1. Préserver au maximum la qualité de vie de tous les habitants en agissant avec sagesse.

2. Eviter la mégalomanie et les dépenses injustifiées.

3. Ne négliger aucun effort pour mettre en place dans les délais les meilleurs l'infrastructure moderne indispensable à la vie, à l'essor économique du pays, de ses régions et par le fait même assurer le mieux-être de tous les citoyens.

En ce qui concerne les décisions majeures prises dans mon département au cours de l'année 1982, je me permettrai de rappeler que la réforme de l'agrégation des entreprises tant réclamée dans le secteur de la construction est d'application depuis août 1982.

Par ailleurs, la Commission des litiges, destinée à activer le traitement des dossiers litigieux, a déjà donné des résultats significatifs.

Pour l'avenir, il est indispensable que le secteur de la construction ne néglige pas les possibilités de travail à l'exportation. A cet égard, la promotion des entreprises belges à l'étranger a été intensifiée; en 1982, je me suis rendu personnellement à l'étranger (Maroc, Espagne, Gabon) pour y présenter le know-how belge.

Je rappellerai aussi le respect de mes engagements à la fin de l'année dernière vis-à-vis du secteur de la construction d'engager à 100 p.c. les crédits relatifs à l'exercice écoulé.

Pour les mois à venir, les deux problèmes essentiels sont :

— l'assainissement des finances publiques;

— de relance van de economische activiteit met het oog op het in stand houden en het bevorderen van de werkgelegenheid.

Nochtans blijven de cijfers onrustwekkend : van de 500 000 werklozen die het land telt, behoren er 65 000 tot de bouwsector.

Het is, zoals de Nationale Bank reeds opgemerkt heeft in 1981, in de bouwsector dat de activiteiten het slechts teruggelopen zijn.

Het verlagen van de B.T.W.-voet heeft nog geen vruchten afgeworpen in alle bedrijfssectoren van de bouwnijverheid, maar het bewijst toch duidelijk dat de Regering zich concreet wil bezighouden met de problemen van deze sector.

Ik ben er zelf ten eerste voor gesensibiliseerd door de problemen waarmee de departementen van Openbare Werken en van Middenstand te kampen hebben.

Als vertegenwoordiger van de Regering ben ik van oordeel dat indien de verwezenlijking van een ambitieus programma geboden is, dit niet blindelings kan gebeuren.

Gerichte maatregelen kunnen goed zijn maar zij zullen slechts vruchten afwerpen in een context die alle eisen van een welslagen voldoet. Dit moet zich voor alles concretiseren in een sfeer van vertrouwen.

Inmiddels zal Openbare Werken de activiteiten van de sector verzekeren en dit binnen de grenzen van de budgettaire mogelijkheden.

Het departement van Openbare Werken zal zich inspannen om een voldoende toevloed van investeringen te verzekeren, door een betere spreiding van de aanbestedingen en van de vastleggingen. Momenteel is het tempo der vastleggingen zeer bevredigend en ligt het in de lijn van mijn vroegere verklaringen, met 24,1 pct. van de totale investeringsbegroting van 1983.

## Bestuur der waterwegen

### A. Kapitaaluitgaven

De in het programma 1983 opgenomen werken omvatten hoofdzakelijk een voortzetting van de in uitvoering zijnde moderniseringswerken of een in uitvoering stellen van reeds vroeger aangegane verbintenissen en dit zowel voor de havensector als voor de uitbreiding van het waterwegennet.

In hoofdzaak kunnen de werken opgenomen in het programma, onderverdeeld worden als volgt :

1. *Werken aan havens toebehorende aan of beheerd door ondergeschikte besturen*

De nodige kredieten werden ingeschreven om de infrastructuurwerken voor de uitbreiding van deze havens te subsidiëren.

— la relance de l'activité économique en vue de maintenir et de créer l'emploi.

Les chiffres restent cependant alarmants; sur les 500 000 chômeurs que compte le pays, 65 000 appartiennent au secteur de la construction.

Ainsi que l'a rappelé la Banque Nationale, comme en 1981, c'est dans l'industrie de la construction que l'activité s'est détériorée le plus.

L'abaissement du taux de la T.V.A. n'a pas encore porté ses fruits dans les secteurs d'activité de la construction, mais il démontre tout de même la volonté du Gouvernement de s'attacher concrètement aux problèmes rencontrés par le secteur.

J'y suis moi-même sensibilisé par les problèmes posés aux départements des Travaux publics et des Classes moyennes.

En tant que représentant du Gouvernement, j'estime que si la réalisation d'un programme ambitieux s'impose, il ne peut en aucun cas être lancé aveuglément.

Si des mesures ponctuelles peuvent s'avérer bénéfiques, elles ne seront payantes que dans un contexte réunissant les conditions de leur réussite; cela doit se concrétiser avant tout par un climat de confiance.

Entre-temps, les Travaux publics assureront l'activité du secteur dans toute la mesure des possibilités de crédit dont ils disposent.

Le département des Travaux publics s'efforcera d'assurer un flux d'investissements suffisant tout en assurant un meilleur étalement des mises en adjudication et un meilleur échelonnement des engagements. A l'heure actuelle, le rythme des engagements est très satisfaisant et s'inscrit dans le droit fil de mes déclarations antérieures avec 24,1 p.c. du total du budget d'investissement de 1983.

## Administration des Voies hydrauliques

### A. Dépenses de capital

Les travaux inscrits au programme de 1983 consistent essentiellement en la poursuite des travaux de modernisation en cours d'exécution ou en la mise à exécution d'engagements déjà contractés antérieurement et ce, tant pour le secteur portuaire que pour l'extension du réseau des voies navigables.

En substance, les travaux figurant au programme peuvent se subdiviser comme suit :

1. *Travaux à exécuter à des ports appartenant aux administrations subordonnées ou gérés par celles-ci*

Les crédits nécessaires ont été inscrits, afin de subventionner les travaux d'infrastructure nécessités par l'extension de ces ports.

## 2. Waterlopen

De opgenomen werken behelzen een voortzetting van het lopende programma.

Onderscheid kan gemaakt worden tussen de volgende grote posten :

— Bovenschelde :

Afwerking van het kalibreringsprogramma in het raam van de 1 350-ton-wet;

— Leie :

Modernisering op 1 350 ton en verbetering van de waterafvoer stroomopwaarts Kortrijk;

— Afleidingskanaal van de Leie :

Profileringswerken voor 1 350 ton. Afwerking van het programma tussen Deinze en Schipdonk;

— Kanaal Gent-Brugge-Oostende :

Voortzetting van de normalisatie voor 2 000 tonscheepvaart in het vak Schipdonk-Brugge;

— Kanaal Leuven - Dijle :

Voortzetting van het moderniseringsprogramma stroomopwaarts Mechelen;

— Maas :

Voortzetting van het lopend programma inzake moderniserings- en beveiligingswerken ter bevordering van de waterafvoer en de scheepvaart op de Midden- en Beneden-Maas; begin van het vernieuwingsprogramma van de stuwen op de Boven-Maas;

— Centrumkanaal :

Voortzetting van het werkenprogramma te Strépy-Bracquegnies; modernisering volgens de wet van 1957;

— Haine :

Voortzetting van het programma met de bouw van de noordelijke omlegging te Saint-Ghislain;

— Sambre :

Voortzetting van de moderniseringswerken;

— Verbeterings- en moderniseringswerken aan diverse kanalen en waterlopen, met inbegrip van het aanpassen van bepaalde bruggen aan de criteria inzake de scheepvaart.

## 3. Werken aan de kust, de zeehavens en hun toegangen

Het programma voorziet voor de maritieme toegangswegen in de verdere verbetering van de Schelde en de vaargeulen in zee, tezamen met de nodige verdiepingswerken in het raam van het programma 48'/43'.

## 2. Cours d'eau

Les travaux repris visent à la poursuite du programme en cours.

Une distinction peut être établie entre les gros postes mentionnés ci-après :

— Haut-Escaut :

Achèvement du programme de calibrage dans le cadre de la loi des 1 350 tonnes;

— Lys :

Mise au gabarit de 1 350 tonnes et amélioration de l'écoulement des eaux en amont de Courtrai;

— Canal de dérivation de la Lys :

Travaux de calibrage pour bateaux de 1 350 tonnes. Achèvement du programme entre Deinze et Schipdonk;

— Canal Gand-Bruges-Ostende :

Poursuite de la normalisation pour bateaux de 2 000 tonnes, sur la section Schipdonk-Bruges;

— Canal de Louvain à la Dyle :

Poursuite du programme de modernisation en amont de Malines;

— Meuse :

Continuation du programme en cours, en matière de travaux de modernisation et de protection destinés à accélérer l'écoulement des eaux et à faciliter la navigation sur la Basse-Meuse et la Meuse moyenne; début du programme de rénovation des barrages de la Haute-Meuse;

— Canal du Centre :

Poursuite du programme des travaux à Strépy-Bracquegnies; mise à gabarit suivant la loi de 1957;

— Haine :

Poursuite du programme par la réalisation du contournement nord de Saint-Ghislain;

— Sambre :

Poursuite des travaux de modernisation;

— Travaux d'amélioration et de modernisation de divers canaux et cours d'eau, y compris l'aménagement de certains ponts aux critères de la navigation.

## 3. Travaux à exécuter à la côte, aux ports maritimes et à leurs chenaux d'accès

Pour les accès maritimes, le programme prévoit la poursuite des travaux d'amélioration de l'Escaut et des passes maritimes, ainsi que les travaux d'approfondissement qui s'imposent dans le cadre du programme 48'/43'.

Voor de uitbouw van de haven op de Linker Scheldeoever te Antwerpen worden in het raam van het baggercontract de nodige kredieten ingeschreven en wordt de vierde fase in de bouw van de kaaimuur van het vierde dok opgenomen.

Voor de uitbouw van de haven van Gent langs het kanaal Gent-Terneuzen worden de nodige kredieten uitgetrokken.

Moderniseringswerken in de haven van Oostende en in de vissershaven van Zeebrugge zijn eveneens opgenomen.

Tot slot voorziet deze rubriek ook in de verdere versterking van de kustverdediging.

#### 4. *Stuwmeren en stuwdammen*

De opgenomen werken omvatten in hoofdzaak de voortzetting van het lopend programma tot verhoging en verbetering van de produktie van water in de stuwen op de Vesder, de Gileppe en verdere voltooiingswerken voor het complex van de Eau d'Heure en beweegbare stuwen op de Eau d'Heure voor zover deze werken niet tot de geregionaliseerde materies behoren.

#### 5. *Werken tot uitbreiding, modernisering en uitrusting van de haven van Zeebrugge*

De regeringsbeslissing van 9 augustus 1980 voorziet in de uitbreiding van de buitenhaven te Zeebrugge volgens het model genaamd « 1750 G », en stelt dat op 1 januari 1986 het Algerijnse aardgas in Zeebrugge moet kunnen ontvangen worden.

Tevens werd besloten de eerste fase van de achterhaven van Zeebrugge te voltooien.

Ter uitvoering van deze regeringsbeslissing zijn de nodige kredieten uitgetrokken.

#### 6. *Sigmaplan*

In het raam van de uitvoering van het Sigmaplan ter beveiliging van het Zeescheldebekken tegen stormvloeden op de Noordzee worden de werken ter versteviging van de dijken en de aanleg van gecontroleerde overstromingsbekkens voorzien.

#### 7. *Allerhande werken in het raam van de economische relance*

Evenals in de afgelopen jaren werd ook dit jaar een krediet ingetrokken voor specifieke werken met een arbeidsintensief karakter ter bevordering van de economische relance.

#### 8. *Buitengewoon onderhoud*

Zoals voor het eerst in 1982 het geval was, wordt ook voor dit jaar een krediet uitgetrokken voor het uitvoeren van onderhoudswerken met een buitengewoon karakter.

Pour l'extension du port d'Anvers sur la rive gauche de l'Escaut, les crédits nécessaires dans le cadre du contrat de dragage ont été inscrits au budget et la quatrième phase de la construction du mur de quai du quatrième bassin est prévue.

Les crédits nécessaires à l'extension du port de Gand, le long du canal Gand-Terneuzen, sont prévus.

Des travaux de modernisation dans le port d'Ostende et dans le port de pêche de Zeebrugge figurent également au programme.

Enfin, ce dernier prévoit également la poursuite des travaux de défense de la côte.

#### 4. *Barrages - réservoirs*

Les travaux prévus consistent essentiellement en la poursuite du programme en cours pour l'accroissement et l'amélioration de la production d'eau dans les barrages de la Vesdre, de la Gileppe et de l'Eau d'Heure, et en la poursuite des travaux d'achèvement du complexe de l'Eau d'Heure et barrages mobiles sur l'Eau d'Heure, dans la mesure où ces travaux ne font pas partie des matières régionalisées.

#### 5. *Travaux d'extension, de modernisation et d'équipement du port de Zeebrugge*

La décision gouvernementale du 9 août 1980 prévoit l'extension du port extérieur de Zeebrugge suivant le modèle dit « 1750 G » et stipule que Zeebrugge doit pouvoir recevoir le gaz algérien le 1<sup>er</sup> janvier 1986.

En outre, il a été décidé d'achever la première phase d'aménagement de l'arrière-port de Zeebrugge.

Afin de se conformer à cette décision gouvernementale, les crédits nécessaires ont été inscrits au budget.

#### 6. *Plan « Sigma »*

Dans le cadre de la réalisation du plan « Sigma » en vue de la protection du bassin de l'Escaut maritime contre les marées-tempêtes de la mer du Nord, les travaux de consolidation et d'exhaussement des digues et l'aménagement de bassins d'inondation contrôlée sont prévus au programme.

#### 7. *Travaux divers, dans le cadre de la relance économique*

Comme ce fut le cas du budget des années passées, un crédit a été prévu, cette année encore, pour certains travaux spécifiques à fort coefficient de travail et ce, dans le but d'accélérer la relance économique.

#### 8. *Entretien exceptionnel*

Comme ce fut le cas pour la première fois en 1982, un crédit est également affecté, cette année, à l'exécution de travaux d'entretien à caractère exceptionnel.

**B. De lopende uitgaven**

Deze kredieten moeten dienen om de werken, nodig voor het onderhoud en de exploitatie van het waterwegen-net en de havens uit te voeren.

Het onderhoudsbaggerwerk in de maritieme toegangswegen naar de Belgische havens vereist het grootste gedeelte van de uitgetrokken kredieten. Gelet op de beperkte kredieten die beschikbaar zijn gesteld, zullen enkel de dringendste onderhoudswerken kunnen uitgevoerd worden.

**C. Gedebudgetteerde sector**

*Albertkanaal (Dienst voor de Scheepvaart en Office de la Navigation)*

De nodige kredieten werden ingeschreven om de moderniseringswerken voort te zetten (voornamelijk in Limburg en in het Luikse).

*Kanaal Brussel-Rupel (N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel)*

Het moderniseringsprogramma wordt voortgezet met de afwerking van het 2e pand en de voortzetting van de werken te Hingene.

**Wegen****1. Indleiding**

Eén van de hoofddoelstellingen van deze Regering is de sanering van de openbare financiën.

In dergelijke omstandigheden is het dan ook niet verwonderlijk dat de voor de aanleg en het onderhoud van de wegen en autosnelwegen voorbehouden kredieten gevoelig afnemen ten opzichte van het voorbije jaar.

De nadruk dient evenwel gelegd op het feit dat op het vlak van de wegen de bestellingen van de overheid een essentiële steun betekenen voor de activiteiten van de ondernemingen en dat een brutale vermindering van de kredieten ongetwijfeld zou leiden tot een ontwrichting van de bouwsector.

De toestand is reeds voldoende zorgwekkend; dit wordt ten overvloede bewezen door de recente faillissementen van Batteauw-Mesdagh en Dumon Van der Vin.

Alleen een grotere gestrengheid inzake het beheer van de ondernemingen en een verbetering van de betalingstermijnen door de Staat vormen gedeeltelijk een tegengewicht voor de vermindering van de kredieten.

De meeste projecten van het fysische programma slaan dit jaar op een basisprogramma van 22 miljard. Vermoedelijk zal evenals in 1982, een selectieprogramma de verwezenlijking van welomschreven werken mogelijk maken.

**B. Dépenses courantes**

Ces crédits doivent servir à l'exécution des travaux nécessaires afin de pouvoir assurer l'entretien et l'exploitation du réseau des voies hydrauliques et des ports.

Les dragages d'entretien des passes maritimes donnant accès aux ports belges absorbent la majeure partie des crédits prévus. Etant donné les crédits restreints rendus disponibles, seuls les travaux d'entretien les plus urgents pourront être exécutés.

**C. Secteur débudgétisé**

*Canal Albert (Dienst voor de Scheepvaart en Office de la Navigation)*

Les crédits nécessaires à la poursuite des travaux de modernisation ont été inscrits au budget (principalement pour des travaux dans le Limbourg et dans la région de Liège).

*Canal de Bruxelles au Rupel (S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles)*

Le programme de modernisation sera poursuivi par l'achèvement des travaux au 2<sup>e</sup> bief et par la poursuite des travaux à Hingene.

**Routes****1. Introduction**

Un des objectifs principaux du gouvernement actuel est l'assainissement des finances publiques.

Rien d'étonnant que dans de telles circonstances, les crédits réservés à la construction et à l'entretien des routes et autoroutes n'accusent une diminution sensible par rapport à ceux de l'année précédente.

Il convient d'insister sur le fait que dans le domaine routier, les commandes publiques constituent le support essentiel de l'activité des entreprises et qu'une diminution brutale des crédits conduirait inmanquablement à déstabiliser le secteur de la construction.

La situation est déjà suffisamment précaire; les faillites récentes des firmes Batteauw-Mesdagh et Dumon Van der Vin le montrent à suffisance.

Seule une plus grande rigueur dans la gestion des entreprises et une amélioration des délais de paiement par l'Etat sont de nature à contrebalancer partiellement la diminution des crédits.

La majorité des projets du programme physique constituera cette année un programme de base s'élevant à 22 milliards. Il est probable que, comme en 1982, un programme sélectif permettra la réalisation de travaux bien spécifiques.

## 2. Basisprogramma

Het basisprogramma is beperkt tot de klassieke investeringen.

Aan te stippen valt dat de op verzoek van mijn voorganger gemaakte sociaal-economische rendabiliteitsstudie op dit ogenblik wordt geactualiseerd, ten einde beter rekening te kunnen houden met de « haalbaarheid » van de ontwerpen.

Elk project zal behoorlijk worden gerechtvaardigd op basis van de volgende criteria :

- vroegere regerings- of ministeriële beslissingen;
- wettelijke na te leven verplichtingen;
- rentabilisering van reeds gedane investeringen;
- technische of economische argumenten.

De verdeling van de kredieten van het basisprogramma volgens de drie artikelen van de investeringsbegroting is als volgt :

- Artikel 533.01 (wegen en autosnelwegen : 20 240 miljoen;
- Artikel 533.02 (electrische uitrusting) : 1 400 miljoen;
- Artikel 533.05 (regiën) : 360 miljoen.

Binnen artikel 533.01 is de verdeling als volgt :

- Wegen : 11 267 miljoen;
- Autosnelwegen : 1 728 miljoen;
- Ex-intercommunales : 7 245 miljoen.

Het blijkt dus dat een belangrijk deel van de begroting nog steeds is voorbehouden voor de voortzetting en voltooiing van het autosnelwegennet (8 973 miljoen).

### 2.1. Voltooiing van grote projecten

Belangrijke kredieten werden toegewezen voor de volgende reiswegen :

- de autosnelwegen E9-E40 die buiten hun internationale roeping al het verkeer moeten verwerken van de Ardennen, waar weinig belangrijke infrastructuur aanwezig is;
- de autosnelweg A8 waarvan het belang voor de economische ontwikkeling van westelijk Henegouwen voor de hand ligt;
- de grote ring van Charleroi nadert zijn voltooiing;
- de autosnelweg A17 Doornik-Kortrijk-Brugge;
- de autosnelweg E5 aan het eindpunt te Luik (tremplin des Guillemins) om de bestaande viadukt die verscheidene jaren geleden werd aangelegd, te rentabiliseren;
- de ring van Bergen en de expreswegen 744 Charleroi-Erquelinnes, 746 Komen-Vlaanderen, 226 Waver-Nijvel en 618 Ombret-Engis;

## 2. Programme de base

Le programme de base est limité aux investissements classiques.

A signaler que l'étude de rentabilité socio-économique réalisée à la demande de mon prédécesseur est en cours d'actualisation afin de mieux tenir compte de la « faisabilité » des projets.

Chaque projet sera dûment justifié sur base des critères suivants :

- décisions gouvernementales ou ministérielles antérieures;
- obligations légales à respecter;
- rentabilisation d'investissements déjà consentis;
- arguments techniques ou économiques.

La répartition des crédits du programme de base suivant les trois articles du budget d'investissement est la suivante :

- Article 533.01 (routes et autoroutes) : 20 240 millions;
- Article 533.02 (équipement électrique) : 1 400 millions;
- Article 533.05 (régies) : 360 millions.

A noter qu'au sein de l'article 533.01, la répartition est la suivante :

- Routes : 11 267 millions;
- Autoroutes : 1 728 millions;
- Ex-intercommunales : 7 245 millions.

On constate donc qu'une part importante du budget est toujours réservée à la poursuite et à l'achèvement du réseau autoroutier (8 973 millions).

### 2.1. Achèvement des grands projets

Des crédits importants ont été réservés pour les itinéraires suivants :

- les autoroutes E9-E40 qui, outre leur vocation internationale, doivent drainer l'ensemble de la circulation de la région des Ardennes qui dispose de très peu d'infrastructures importantes;
- l'autoroute A8 dont l'intérêt pour le développement économique du Hainaut occidental est évident;
- le grand ring de Charleroi qui est en voie d'achèvement;
- l'autoroute A17 Tournai-Courtrai-Bruges;
- l'autoroute E5 à son aboutissement à Liège (tremplin des Guillemins) afin de rentabiliser le viaduc existant construit depuis plusieurs années;
- le ring de Mons et les routes express 744 Charleroi-Erquelinnes, 746 Comines-Flandre, 266 Nivelles-Wavre et 618 Ombret-Engis;

- de ring rond Brussel, voltooiing van de wisselaar Groot-Bijgaarden;
- de verbetering van de A13 Antwerpen-Luik;
- de aanpassing van de A12 Brussel-Boom-Antwerpen;
- de gemeenschappelijke wegen- en metrowerken te Brussel op de as Rogierplein-Basiliek van Koekelberg.

## 2.2. Modernisering van het bestaande net

Evenals in de begroting 1982 wijzen de kredieten op een belangrijke heroriëntering van de activiteit naar de modernisering van het bestaande net.

De grote infrastructuurwerken naderen hun voltooiing, zodat de kredieten meer aangewend kunnen worden voor de instandhouding van de bestaande wegen.

Ten einde de kredieten zo rationeel mogelijk te gebruiken dient er methodisch te werk gegaan inzake het nemen van de beslissingen wat de versterking en het onderhoud aangaat. Te dien einde zal elke weg van het rijkswegennet worden gekenmerkt door middel van een globale index, vastgesteld op basis van het algemeen gemiddelde van de vier volgende parameters :

- vlakheid in de langsrichting;
- vlakheid in de dwarsrichting;
- het draagvermogen;
- de stroefheid.

Voor elke parameter zal een eigen interventiedrempel worden bepaald, terwijl de beslissingsdrempel, verbonden aan de globale index, aan noties inzake budgettair beheer zal worden verbonden.

Naast deze auscultaties met hoog rendement zal een visueel onderzoek van de verharding op geregelde tijdstippen plaatshebben. Dit onderzoek betreft een kwantitatieve opgave van de beschadigingen aan het oppervlak : barsten, uitdrukkingen, vervormingen, gelokaliseerde herstellingen en andere. Al deze gegevens zullen in een databank worden opgeslagen.

## 3. Andere aspecten van het wegenbeleid

### 3.1. Opheffing van de intercommunales voor autosnelwegen

Er valt op te merken dat ondanks de complexiteit van de problemen op boekhoudkundig vlak (met name inventaris van roerende en onroerende goederen) de ontbinding van de intercommunales voor autosnelwegen zonder horten of stoten verloopt, volgens een in gemeen overleg vastgestelde planning.

Het ontwerp van begroting 1983 werd opgemaakt in de hypothese van het verdwijnen van de intercommunale E3 vanaf 1 januari 1983. Dit veronderstelt dat het probleem van de overneming van het personeel van deze intercommunale door het Wegenfonds tegen die datum geregeld is.

- le ring de Bruxelles, achèvement de l'échangeur de Grand-Bigard;
- l'amélioration de l'A13 Anvers-Liège;
- l'adaptation de l'A12 Bruxelles-Boom-Anvers;
- les travaux communs route-métro à Bruxelles sur l'axe place Rogier-Basilique de Koekelberg.

## 2.2. Modernisation du réseau existant

Comme dans le budget 1982, les crédits traduisent une réorientation importante de l'activité vers la modernisation du réseau existant.

Les grandes infrastructures sont toutes en voie d'achèvement, ce qui va permettre d'utiliser davantage de crédits pour préserver le patrimoine routier existant.

Afin d'affecter ces crédits de la manière la plus rationnelle, il convient de mettre au point une méthodologie de la décision en matière de renforcement et d'entretien. Dans ce but, l'état de chaque chaussée constituant le réseau national sera caractérisé par un indice global fixé à partir d'une moyenne pondérée des quatre paramètres suivants :

- l'uni de surface longitudinal;
- l'uni de surface transversal;
- la portance
- la rugosité.

Pour chaque paramètre, il sera déterminé un seuil d'intervention propre, tandis que le seuil de décision attaché à l'indice global sera lié à des notions de gestion budgétaire.

Complémentairement à ces auscultations à grand rendement, un examen visuel du revêtement sera effectué périodiquement. Cet examen constituera un relevé quantitatif des dégradations de surface : fissures, arrachements, déformations, réparations localisées et autres. L'ensemble de ces informations sera stocké dans une banque de données.

## 3. Autres aspects de la politique routière

### 3.1. Suppression des intercommunales autoroutières

Il faut souligner que malgré la complexité des problèmes en matières comptable (notamment inventaire des biens meubles et immeubles), la dissolution des diverses intercommunales s'est effectuée sans heurt, suivant un planing établi de commun accord.

Le projet de budget 1983 a été établi dans l'hypothèse de la disparition de l'intercommunale E3 à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1983. Cela suppose que la question de la reprise du personnel de cette intercommunale par le Fonds des Routes soit réglée à cette date.

### 3.2. Tewerkstellingsbeleid

Een voordeel van de verschuiving van de kredieten naar « kleine werken » is wel dat deze arbeidsintensiever zijn.

Op deze wijze kan het wegbudget bijdragen tot het handhaven van het werkgelegenheidspeil, ondanks de vermindering van de kredieten.

### 3.3. Fietspaden

Eén van de grondslagen van het beleid inzake wegebouw blijft de aanleg van fietspaden. Door een ruimere aandacht hiervoor kan aan twee doelstellingen van de Regering worden voldaan, te weten : deelnemen aan de inspanningen op het vlak van de energiebesparing en arbeidsintensieve werken bevorderen.

Daarom zal de vermindering van de investeringskredieten het programma voor de aanleg van fietspaden niet beïnvloeden.

## 4. Besluit

Deze begroting draagt, evenals de vorige, de stempel van de versobering.

Door een rationeler en wetenschappelijker beheer van de kredieten zal evenwel op bevredigende wijze voldaan kunnen worden aan de behoeften die, met name op het stuk van onderhoud, lang niet teruglopen.

## Gebouwen

De Regie der Gebouwen beheert, als parastatale instelling — categorie A — onder voogdij van de Minister van Openbare Werken, momenteel circa 2 500 staatsgebouwen, met uitzondering van de militaire gebouwen en de schoolgebouwen.

Buiten deze activiteit in het kader van het departement van Openbare Werken treedt ze nog als bouwheer op voor de Regie der Posterijen en het Wegenfonds en richt ze met kredieten, uitgetrokken op de begrotingen van de respectieve departementen, gebouwen en instellingen op voor de huisvesting van de rijkpsychiatrische instituten, de beide Gemeenschappen (cultuurgebouwen), de sportcentra van B.L.O.S.O. en A.D.E.P.S., P.M.S.-Centra, de Regie voor Maritiem Transport, e.a.

Het Bestuur der Gebouwen daarentegen zorgt voor de oprichting van gebouwen voor de Europese Gemeenschappen en voor de Europese scholen.

### 1. Algemene doelstelling

a) Evenals tijdens de vorige dienstjaren, zal het beleid van Gebouwen ook nu weer gericht zijn op een stabilisering, ja zelfs op een vermindering van de inhuurnemingen door eventuele aankoop van gebouwen, maar vooral door het bevorderen van de nieuwbouw. Tevens zal bij het ver-

### 3.2. Politique de l'emploi

Un avantage du glissement des crédits vers les « petits travaux » réside dans le fait que ceux-ci utilisent une main-d'œuvre plus importante.

De cette manière, le budget routier peut contribuer au maintien du niveau de l'emploi malgré la diminution des crédits.

### 3.3. Pistes cyclables

Un des grands axes de la politique dans le secteur routier demeure la construction de pistes cyclables. La promotion de celles-ci permet de réaliser deux des objectifs du Gouvernement, à savoir : participer à l'effort d'économie d'énergie et favoriser des travaux à fort coefficient de main-d'œuvre.

C'est pourquoi, la diminution des crédits d'investissement n'affectera pas le programme de construction des pistes cyclables.

## 4. Conclusion

Ce budget comme les précédents est marqué du sceau de l'austérité.

Toutefois, une gestion plus rationnelle et plus scientifique des crédits devrait permettre de répondre de manière satisfaisante aux besoins qui, notamment en matière d'entretien, sont loin d'être en régression.

## Bâtiments

La Régie des Bâtiments, en tant qu'institution parastatale — catégorie A — gère actuellement, sous la tutelle du Ministre des Travaux publics, environ 2 500 bâtiments de l'Etat, à l'exception des bâtiments militaires et des bâtiments scolaires.

Outre cette activité, dans le cadre du Département des Travaux publics, elle intervient encore en tant que maître de l'ouvrage pour la Régie des Postes et le Fonds des Routes et elle construit, au moyen de crédits inscrits aux budgets des départements respectifs, des bâtiments et établissements pour le logement des instituts psychiatriques de l'Etat, des deux Communautés (bâtiments culturels), des centres sportifs de l'A.D.E.P.S., du B.L.O.S.O., des centres P.M.S., de la Régie des Transports maritimes, etc.

Par contre l'Administration des Bâtiments assure la construction de bâtiments pour les Communautés européennes et pour les écoles européennes.

### 1. Objectifs généraux

a) Tout comme lors des exercices précédents, la politique des Bâtiments consiste à assurer une stabilisation, voire une diminution des prises en location, et ce, par l'acquisition éventuelle de bâtiments, mais surtout par la stimulation de nouvelles constructions. En outre, lors de l'expiration de

vallen van belangrijke huurcontracten ernaar gestreefd worden voordeliger huurvoorwaarden te bekomen waardoor belangrijke besparingen zullen verwezenlijkt worden.

b) Rekening houdend met de beschikbare investeringskredieten zal de aan de gang zijnde krachtinspanning aangehouden worden om :

— de huisvesting van sluis- en dijkwachters, van boswachters, van rijkswachters, e.d. verder aan te passen;

— de gevangenissen verder te moderniseren en te beveiligen;

— vredegerichten en nieuwe rijkswachtkazernes op te richten;

— de nationale musea te vernieuwen rekening houdende met de nieuwste vereisten inzake tentoonstelling;

— nieuwe rijksadministratieve centra op te richten of te voltooien waardoor de staatsdiensten zullen kunnen gegroepeerd worden en hier eveneens ingehuurde gebouwen zullen kunnen opgezegd worden;

— een degelijk energiebeleid te voeren door de aanpassing van de bestaande rijksgebouwen en strenge eisen te stellen bij de nieuwbouw.

c) Bij deze nieuwbouw zal gepoogd worden de gebouwde oppervlakte maximaal te benutten, alle overdreven luxe uit te bannen en vooral aan het leefmilieu geen schade te berokkenen.

Met alle doeleinden worden de studies van de ontwerpen aangevat en doorgevoerd, in nauwe samenwerking met de gemeentelijke en regionale overheden en met het Bestuur van de Stedebouw. Aan de restauratie van beschermde gebouwen en andere oude te bewaren gebouwen wordt speciale aandacht geschonken.

De bouw wordt meer kleinschalig gehouden. Er zal daarbij getracht worden het gebouw te integreren in zijn omgeving door aandacht te schenken aan de ligging in de stad, in het dorp en in het landschap.

Verder zullen die materialen worden aangewend die eigen zijn aan de streek waardoor de plaatselijke tewerkstelling zal worden bevorderd.

d) Wat het onderhoud van de gebouwen betreft, zal in 1983 een speciale inspanning geleverd worden opdat de staatsdiensten in degelijke lokalen gehuisvest worden. De Regie der Gebouwen tracht als een « goede huisvader » verder haar patrimonium in goede staat te houden en zal ervoor waken dat de dringendste onderhoudswerken met voorrang worden uitgevoerd.

e) Speciale aandacht wordt besteed aan de werken inzake brandveiligheid in gebouwen, o.m. : het plaatsen van brandvrije deuren, het aanbrengen van noodladders, het aanduiden van nooduitgangen, de vervanging van verouderde elektrische en verwarmingsinstallaties en, waar nodig, de vervanging van gevaarlijke bekledingen door vuurvaste materialen.

baux de location importants, l'on s'efforcera d'obtenir des conditions de location plus avantageuses permettant ainsi de réaliser des économies importantes.

b) Compte tenu des crédits d'investissement disponibles, les efforts actuels seront poursuivis afin de :

— continuer à adapter les logements des éclusiers et barragistes, des gardes forestiers, des gendarmes, etc.;

— continuer à moderniser les prisons et à en augmenter la sécurité;

— construire des justices de paix et de nouvelles casernes de gendarmerie;

— rénover les musées nationaux, compte tenu des nouvelles exigences en matière de présentation;

— construire ou achever de nouveaux centres administratifs de l'Etat permettant de regrouper les services de l'Etat et de résilier, ici aussi, des baux de location;

— mener une politique efficace de l'énergie par l'adaptation des bâtiments de l'Etat existants et en imposant des exigences sévères pour les nouvelles constructions.

c) Lors de la réalisation de nouvelles constructions, on s'efforcera d'utiliser au maximum la surface bâtie, d'éliminer tout luxe superflu et de ne pas nuire au milieu ambiant.

Dans cette optique, les études des projets sont entamées et effectuées, en étroite collaboration avec les autorités communales et régionales et avec l'Administration de l'Urbanisme. Une attention spéciale est apportée à la restauration de bâtiments classés et d'autres immeubles à conserver.

La conception de la construction est maintenue à une échelle plus réduite. Aussi, on s'efforcera d'intégrer le bâtiment dans son environnement en prêtant attention à sa situation dans la ville, le village et le paysage.

De plus, on tentera d'utiliser des matériaux propres à la région permettant de favoriser l'emploi local.

d) En ce qui concerne l'entretien des bâtiments, un effort spécial sera consenti en 1983, les mesures nécessaires sont prises pour que les services de l'Etat soient logés dans les locaux appropriés. La Régie des Bâtiments essaie, en « bon père de famille », de conserver son patrimoine en parfait état et veillera à ce que les travaux d'entretien les plus urgents soient exécutés en priorité.

e) Une attention spéciale est réservée aux travaux relatifs à la protection contre l'incendie dans les bâtiments e.a. : pose de portes coupe-feu, installation d'échelles de secours, indication de sorties de secours, remplacement d'installations d'électricité et de chauffage vétustes et, où c'est nécessaire, remplacement de revêtements dangereux par des matériaux

Tevens wordt ervoor geijverd dat de bestaande gebouwen geleidelijk aangepast worden aan de noden voor gehandicapten.

## 2. Energiebeleid

Evenals in het vorige dienstjaar zal ook nu weer het grootste belang worden gehecht aan de eis om alle op te richten staatsgebouwen te doen beantwoorden aan de norm B62-301 waarbij een degelijke thermische isolatie bereikt wordt. Tevens zullen er welbepaalde projecten, die op de selectieve begrotingsschijf 1983 aanvaard werden, worden uitgevoerd met alternatieve verwarmingssystemen, bijvoorbeeld :

- door inschakeling van zonneënergie al of niet in combinatie met warmtepompen;

- door toepassing van gelijktijdige opwekking van warmte en elektriciteit (*total energy*);

Inzake energiebeleid werd o.a. bij ministerieel besluit van 23 maart 1981, bij het Ministerie van Openbare Werken, een commissie ingesteld voor energiebesparing in de overheidssector. De Regie der Gebouwen neemt actief deel aan de werkzaamheden van deze commissie en verzekert onder meer het voorzitterschap en het sekretariaat.

Ten slotte overweegt de Regie der Gebouwen een herziening van de criteria in verband met het globaal warmte-isolatie-niveau van haar gebouwen.

## 3. Voornaamste doelstellingen voor 1983

Hieronder volgen de belangrijkste ontwerpen inzake gebouwen ingedeeld over de drie Gewesten :

### a) Brussels Gewest :

- voor Justitie, de verdere restauratie van het Justitiepaleis (175 miljoen), de uitbreiding van de gevangenis van Vorst (90 miljoen);

- zeer belangrijke werken voor de Rijkswacht aan de Geruzet-kazerne (185 miljoen) en de Witte de Haelen-kazerne (100 miljoen);

- belangrijke werken voor het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen (225 miljoen), voor het Koninklijk Museum voor Schone Kunsten (200 miljoen) en voor het Congrespaleis (200 miljoen) en voor de herhuisvesting van het Instrumentenmuseum (100 miljoen);

- de verdere voltooiing van het rijksadministratief centrum te Brussel (200 miljoen);

- de oprichting van een prefab-gebouw voor Grieken en Portugezen bij de Europese School te Ukkel (75 miljoen).

### b) Vlaams Gewest :

- Voor Justitie, veiligheids- en moderniseringswerken aan de gevangenis van Antwerpen (40 miljoen), de afwerking van het Justitiepaleis te Brugge (100 miljoen), zeer omvangrijke werken aan de gevangenis van Brugge (160 miljoen) en vrederechten te Bilzen en Borgloon;

ignifuges. En outre, on tente d'adapter progressivement les bâtiments existants aux besoins des handicapés.

## 2. Politique de l'énergie

Comme au cours de l'exercice précédent, une importance primordiale sera accordée à la nécessité de conformer tous les bâtiments de l'Etat, à construire, à la norme B62-301, en prévoyant une isolation thermique efficace. En outre, l'on procédera à l'exécution de projets bien déterminés, retenus sur la tranche budgétaire sélective 1982, avec systèmes de chauffage alternatifs, par exemple :

- par l'utilisation d'énergie solaire combinée ou non avec des pompes de chaleur;

- par l'application de production simultanée de chaleur et d'électricité (*total energy*);

En ce qui concerne la politique de l'énergie, une commission pour les économies d'énergie dans le secteur public a été créée par arrêté ministériel du 23 mars 1981, au sein du Ministère des Travaux publics. La Régie des Bâtiments participe activement aux activités de cette commission et en assure entre autres la présidence et le secrétariat.

Enfin, la Régie des Bâtiments envisage de revoir les critères relatifs au niveau de l'isolation thermique globale de ses bâtiments.

## 3. Objectifs principaux pour 1983

Voici les projets essentiels relatifs aux bâtiments répartis sur les trois régions :

### a) Région bruxelloise :

- pour la Justice, poursuite de la restauration du Palais de Justice (175 millions), extension de la prison de Forest (90 millions);

- réalisation de travaux très importants pour la Gendarmerie à la caserne Geruzet (185 millions) et pour sa caserne de Witte de Haelen (100 millions);

- réalisation de travaux importants pour l'Institut royal des Sciences naturelles (225 millions), pour le Musée royal des Beaux-Arts (200 millions), pour le Palais des Congrès (200 millions) et pour le relogement du Musée instrumental (100 millions);

- poursuite du parachèvement de la Cité administrative de Bruxelles (200 millions);

- la construction d'un bâtiment préfabriqué pour Grecs et Portugais à l'Ecole européenne d'Uccle (75 millions).

### b) Région flamande :

- pour la Justice, réalisation de travaux de sécurité et de modernisation à la prison d'Anvers (40 millions), parachèvement du Palais de Justice de Bruges (100 millions), réalisation de travaux très importants à la prison de Bruges (160 millions) et justice de paix de Bilzen et de Borgloon;

— voor de Rijkswacht, de oprichting van nieuwe kazernes te Scherpenheuvel, Liedekerke, Tremelo, Merksplas, Vorselaar, Kapellen, Borgloon, Berlare, Hasselt, Meerhout, Landen, Lo, Zomergem en Roeselare, alsmede het bouwen van logementen te Leuven, Zaventem, Leopoldsborg, Sint-Gillis-Waas, Bornem en Willebroek (490 miljoen);

— voor Financiën, de voortzetting der werken aan een Financiecentrum te Halle (60 miljoen) en oprichting van een douanekantoor te Abeele en Boorseme;

— voor Wetenschapsbeleid van Nationale Opvoeding de verdere afwerking van het Koninklijk Museum voor Midden-Afrika te Tervuren (120 miljoen);

— de oprichting en/of voltooiing van rijksadministratieve centra te Boom (90 miljoen), Hasselt (180 miljoen), Temse (48 miljoen), Dendermonde (95 miljoen) en Tienen (175 miljoen);

#### c) *Waa's Gewest*

— voor Justitie, belangrijke werken aan de gevangenissen van Nijvel (45 miljoen), Doornik (35 miljoen), Lantin (150 miljoen) en Namen (35 miljoen) en de oprichting van een Vrederecht te Fosses, en van een Justitiepaleis te Hoei (100 miljoen);

— de oprichting van een gebouw voor de diensten van het Provinciaal Gouvernement te Aarlen (100 miljoen);

— voor de rijkswacht, nieuwbouw te Genapien, Luttre, Estampuis, Gilly, Casteau, Hoei, Saint-Nicolas, Luik, Theux, Borgworm, Kelmis, Lierneux, Libramont, Sainte-Ode, Ohey, Gedinne, Somme-Leuze en Dinant (496 miljoen);

— de oprichting voor Openbare Werken te Luik van een gebouw voor het bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica (140 miljoen);

— voor Financiën, de oprichting van Financiecentra te Charleroi (200 miljoen), Saint-Vith (70 miljoen) en te Fosses (30 miljoen);

— voor het Wetenschapsbeleid van Nationale Opvoeding (Fr.), de oprichting van een gebouw voor het Rijksarchief te Luik (200 miljoen);

— de oprichting van rijksadministratieve centra te Thuin (30 miljoen), Marche (110 miljoen), Bouillon (70 miljoen) en te Ciney (30 miljoen).

#### 4. *Overzicht van de investeringskredieten sedert 1975*

De hiernavolgende tabel geeft per dienstjaar sedert 1975, wat de Regie der Gebouwen betreft, de vastgelegde bedragen inzake investeringskredieten aan.

In kolom 3 van deze tabel zijn deze kredieten omgerekend in waarde 1982 wat een vergelijking van de sedert 1975 aan de Regie der Gebouwen toegestane investeringskredieten mogelijk maakt.

— pour la Gendarmerie, construction d'une nouvelle caserne à Scherpenheuvel (Montaigu), Liedekerke, Tremelo, Merksplas, Vorselaar, Kapellen, Borgloon, Berlare, Hasselt, Meerhout, Landen, Lo, Zomergem et Roulers, et construction de logements à Louvain, Zaventem, Leopoldsborg, Sint-Gillis-Waas, Bornem et Willebroek (490 millions);

— pour les Finances, continuation des travaux au centre des Finances à Hal (60 millions) et construction d'un bureau des Douanes à Abeele et Boorseme;

— pour la Politique scientifique de l'Education nationale (N.), poursuite du parachèvement du Musée royal de l'Afrique centrale à Tervueren (120 millions);

— construction et/ou parachèvement des centres administratifs de l'Etat à Boom (90 millions), Hasselt (180 millions), Tamise (48 millions), Termonde (95 millions) et Tirlemont (175 millions).

#### c) *Région wallonne*

— pour la Justice, réalisation de travaux importants aux prisons de Nivelles (45 millions), Tournai (35 millions), Lantin (150 millions) et Namur (35 millions), et construction d'une Justice de Paix à Fosses, et d'un Palais de Justice à Huy (100 millions);

— construction d'un bâtiment pour les services du Gouvernement provincial d'Arlon (100 millions);

— pour la gendarmerie, réalisation de nouvelles constructions à Genappe, Luttre, Estampuis, Gilly, Casteau, Huy, Saint-Nicolas, Liège, Theux, Waremme, la Calamine, Lierneux, Libramont, Sainte-Ode, Ohey, Gedinne, Somme-Leuze et Dinant (496 millions);

— construction pour les Travaux publics de Liège d'un bâtiment pour l'administration de l'Electricité et de l'Electromécanique (140 millions);

— pour les Finances, construction de centres des Finances à Charleroi (200 millions), Saint-Vith (70 millions) et à Fosses (30 millions);

— pour la Politique scientifique de l'Education nationale (Fr.), construction d'un bâtiment pour les Archives de l'Etat à Liège (200 millions);

— construction de centres administratifs de l'Etat à Thuin (30 millions), à Marche (110 millions), à Ciney (30 millions) et à Bouillon (70 millions).

#### 4. *Aperçu des crédits d'investissement depuis 1975*

Le tableau ci-dessous indique pour chaque exercice et depuis 1975, en ce qui concerne la Régie des Bâtiments, les montants engagés en matière de crédits d'investissement.

Dans la colonne 3 de ce tableau, les crédits ont été actualisés à la valeur 1982 permettant une comparaison des crédits d'investissement accordés à la Régie des Bâtiments depuis 1975.

(In duizendtallen franken)

| Dienstjaar     | Vastgesteld bedrag | Omgerkend in waarde 1982 |
|----------------|--------------------|--------------------------|
| 1              | 2                  | 3                        |
| 1975 . . . . . | 3 549              | 5 859                    |
| 1976 . . . . . | 5 809              | 8 762                    |
| 1977 . . . . . | 6 904              | 9 452                    |
| 1978 . . . . . | 8 174              | 10 849                   |
| 1979 . . . . . | 6 778              | 8 519                    |
| 1980 . . . . . | 6 989              | 8 118                    |
| 1981 . . . . . | 9 407              | 10 250                   |
|                | voorzien           |                          |
| 1982 . . . . . | 6 100              | 6 100                    |

**Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica**

De kredieten van dit bestuur komen voor in de artikelen 73.15 en 73.19 van de eigenlijke begroting van Openbare Werken en onder artikel 533.03 van de begroting van het Wegenfonds.

De activiteiten van het Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica liggen vooral op de volgende technische terreinen :

*1. Elektromechanische uitrustingen voor kunstwerken*

Hieronder verstaat men de mechanische en elektrische uitrusting van de beweegbare bruggen, van de tunnels, de stuwdammen, de schepenelevatoren, de sluizen, enz. Het B.E.E. wendt op al die terreinen geen eigen kredieten aan, maar voert de installaties uit ten laste van de begroting van :

— het Bestuur der Waterwegen, voor wat betreft de nieuwe kunstwerken op waterlopen, de vernieuwing van deze installaties is ten laste van artikel 73.19;

— het Wegenfonds, voor wat betreft wegentunnels.

Zijn programma wordt bepaald door dat van het voornoemd bestuur en instelling. Onder de voort te zetten of nieuw aan te vangen grote studies in 1983 verdienen te worden genoemd :

— het overwinnen van het verval van 73 m op het Centrumkanaal te Strépy;

— de uitrusting van een moderne stuwsuis te Grands Malades;

— de uitrusting van een hydro-elektrische centrale te Grands Malades;

— de tunnel te Hingene;

— de elektromechanische uitrusting van de Berendrecht-suis.

Het bedrag van de thans aan de gang zijnde studies kan op nagenoeg 9 000 000 000 frank geraamd worden.

Daarbij zet dit bestuur vanzelfsprekend het beheer voort van de reeds aan de gang zijnde werken.

(En milliers de francs)

| Exercice       | Montant engagé | Actualisé à la valeur 1982 |
|----------------|----------------|----------------------------|
| 1              | 2              | 3                          |
| 1975 . . . . . | 3 549          | 5 859                      |
| 1976 . . . . . | 5 809          | 8 762                      |
| 1977 . . . . . | 6 904          | 9 452                      |
| 1978 . . . . . | 8 174          | 10 849                     |
| 1979 . . . . . | 6 778          | 8 519                      |
| 1980 . . . . . | 6 989          | 8 118                      |
| 1981 . . . . . | 9 407          | 10 250                     |
|                | prévu          |                            |
| 1982 . . . . . | 6 100          | 6 100                      |

**Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique**

Les crédits de cette administration sont prévus aux articles 73.15 et 73.19 du budget propre des Travaux publics et à l'article 533.03 du budget du Fonds des Routes.

Les activités de l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique se situent essentiellement dans les domaines techniques suivants :

*1. Equipements électromécaniques d'ouvrages d'art*

Il s'agit des équipements mécaniques et électriques de ponts mobiles, de tunnels, de barrages, d'élévateurs à bateaux, d'écluses, etc. L'A.E.E. n'opère pas dans ces domaines avec des crédits qui lui sont propres, mais exécute les installations à charge :

— de l'Administration des Voies Hydrauliques, en ce qui concerne les nouveaux ouvrages situés sur les cours d'eau, le renouvellement de ces installations est à charge de l'article 73.19;

— du Fonds des Routes pour les tunnels routiers.

Son programme est défini par celui de l'administration ou de l'organisme précité. Parmi les grandes études à poursuivre ou à entamer en 1983, il convient de citer :

— le rachat de la chute de 73 m sur le canal du centre à Strépy;

— l'équipement du barrage-écluse moderne à Grands Malades;

— l'équipement d'une centrale hydroélectrique à Grands Malades;

— le tunnel de Hingene;

— l'équipement électromécanique de l'écluse de Berendrecht.

Le volume des études en cours peut être évalué à environ 9 000 000 000 de francs.

Par ailleurs, il va de soi que cette administration poursuivra la gestion des travaux déjà en chantier.

## 2. *Mechanische en elektrische uitrustingen op het wegen- en autowegennet*

Deze installaties zijn bestemd om de verkeersveiligheid te verzekeren : lichtsignalisatie en afbakening van gevaarlijke kruispunten, openbare verlichting...

Deze uitgaven zijn ten laste van het Wegenfonds.

## 3. *Elektrische en mechanische uitrustingen in gebouwen*

Het betreft de voorzieningen voor personenvervoer (liften, roltrappen...), voor energieverdeling, verlichting, telefonie, brandbeveiliging, enz.

Deze werken komen ten laste van de begroting van de Regie der Gebouwen.

## 4. *Installaties voor afstandsbediening en -meting, telesignalisatie en informatica*

Deze activiteiten komen ten laste van artikel 73.15 van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken en maken deel uit van een grootscheeps programma, dat hoofdzakelijk ten doel heeft :

— de beheersing van de oppervlakte-wateren, ten einde overstromingen te voorkomen, een voldoende diepgang aan de scheepvaart te verzekeren en een optimaal gebruik van onze waterreserves te bewerkstelligen;

— de regeling van het wegverkeer met als doel een beter gebruik van de beschikbare wegen en een vlot wegverkeer;

— de coördinatie van de seininstallaties binnen de grote agglomeraties met als doel een vlot verkeer en besparing in brandstofverbruik;

— de afstandsbediening van de wegverlichting, ten einde deze in en uit te schakelen in functie van de plaats, het tijdstip, de verkeersdichtheid en de lokale weersomstandigheden, met als doel een betere wegveiligheid met een minimum aan energieverbruik;

— het ter beschikking stellen aan andere departementen van de nodige infrastructuur voor het verwezenlijken van voornoemde doelstellingen. Dit is reeds het geval met het departement van Volksgezondheid voor het controleren van de luchtverontreiniging en de vervuiling van de oppervlakte-wateren.

## II. BEGROTINGSBEDRAGEN

### Ontleding van de Begroting

De voor het begrotingsjaar 1983 gevraagde kredieten van het departement van Openbare Werken worden opgenomen in onderstaande tabel (uitgedrukt in miljoenen franken).

## 2. *Equipements mécaniques et électriques sur le réseau routier et autoroutier*

Ces installations sont destinées à assurer la sécurité routière : signalisation et balisage lumineux des carrefours et points dangereux, éclairage routier...

Ces dépenses sont à charge du Fonds des Routes.

## 3. *Equipements électriques et mécaniques dans les bâtiments*

Il s'agit ici des équipements de transport de personnes (ascenseurs, escalators...), de distribution de l'énergie, d'éclairage, de téléphone, de détection d'incendie, etc.

Ces travaux sont à charge du budget de la Régie des Bâtiments.

## 4. *Installations de télécommande, de télémessure, de télésignalisation et d'informatique*

Ces activités, à charge de l'article 73.15 du budget du Ministère des Travaux Publics, s'intègrent dans un vaste programme ayant notamment pour objectif :

— la maîtrise des eaux de surface, afin d'éviter les inondations, d'assurer un tirant d'eau suffisant pour la navigation et de gérer nos réserves de façon optimale;

— la régulation du trafic routier, avec pour objectif un meilleur emploi des routes disponibles et la fluidité de la circulation;

— la coordination des installations de signalisation routière à l'intérieur des grandes agglomérations avec pour objectif la fluidité de la circulation et une économie de consommation;

— la commande à distance de l'éclairage routier, permettant d'enclencher ou d'éteindre celui-ci en fonction du lieu, de l'heure, de l'intensité du trafic et des circonstances atmosphériques locales, ceci afin d'assurer une meilleure sécurité de la circulation tout en réduisant la consommation d'énergie;

— la mise à disposition d'autres départements de l'infrastructure créée pour répondre aux besoins précités. C'est déjà le cas avec le département de la Santé publique pour la surveillance de la qualité de l'air et de celle des eaux de surface.

## II. DONNEES BUDGETAIRES

### Analyse du budget

Les crédits du Département des Travaux publics demandés pour l'année budgétaire 1983 figurent au tableau ci-dessous (en millions de francs).

|                                           | Niet-gesplitste kredieten<br>—<br><i>Crédits non dissociés</i> | Gesplitste kredieten<br>—<br><i>Crédits dissociés</i>      |                                                                   |                                      |
|-------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
|                                           |                                                                | Vastleggings-kredieten<br>—<br><i>Crédits d'engagement</i> | Ordonnancerings-kredieten<br>—<br><i>Crédits d'ordonnancement</i> |                                      |
| <b>TITEL I</b>                            |                                                                |                                                            |                                                                   | <b>TITRE I</b>                       |
| Lopende uitgaven . . . . .                | 56 352,1                                                       | 31,0                                                       | 29,0                                                              | Dépenses courantes.                  |
| <b>TITEL II</b>                           |                                                                |                                                            |                                                                   | <b>TITRE II</b>                      |
| Kapitaaluitgaven . . . . .                | 11 297,7                                                       | 23 960,0                                                   | 25 422,0                                                          | Dépenses de capital.                 |
| Totalen (Titels I en II) . . . . .        | 67 649,8                                                       | 23 991,0                                                   | 25 451,0                                                          | Totaux (Titres I et II).             |
| <b>TITEL III</b>                          |                                                                |                                                            |                                                                   | <b>TITRE III</b>                     |
| Aflossingen van Overheidsschuld . . . . . | 795,8                                                          | —                                                          | —                                                                 | Amortissements de la Dette publique. |
| Totalen (Titels I, II en III) . . . . .   | 68 445,6                                                       | 23 991,0                                                   | 25 451,0                                                          | Totaux (Titres I, II et III).        |

**Lopende uitgaven**

Teneinde een duidelijker inzicht te hebben in het bestedingspatroon, wordt hierna een overzicht gegeven van de lopende uitgaven, onderverdeeld volgens de belangrijkste posten voor onderhoud, lasten en overdrachten, evenals uitgaven voor personeel en werking.

De verhoging van de lopende uitgaven met bijna 3 miljard frank wordt in belangrijke mate verwezenlijkt door de toename van de financiële lasten.

(in miljoenen franken)

**Dépenses courantes**

Pour pouvoir se faire une meilleure idée du schéma des dépenses, nous donnons ci-après un aperçu des dépenses courantes, ventilées en fonction des postes les plus importants concernant l'entretien, les charges et les transferts, ainsi que les dépenses de personnel et de fonctionnement.

L'augmentation de presque 3 milliards de francs des dépenses courantes est imputable dans une très large mesure à l'accroissement des charges financières.

(en millions de francs)

|                                                                                           | 1982<br>Aangepast<br>—<br>Ajusté | 1983     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------|
| 1. Onderhoud elektriciteit. — <i>Entretien électricité</i> . . . . .                      | 211,2                            | 221,2    |
| 2. Onderhoud waterwegen. — <i>Entretien voies hydrauliques</i> . . . . .                  | 1 962,1                          | 2 247,3  |
| 3. Onderhoud groenplan. — <i>Entretien Plan Vert</i> . . . . .                            | 50,1                             | 70,0     |
| 4. Onderhoud gebouwen. — <i>Entretien bâtiments</i> . . . . .                             | 50,0                             | 42,8     |
| 5. Financiële lasten. — <i>Charges financières</i> . . . . .                              | 36 722,0                         | 38 669,5 |
| 6. Overdrachten aan Openbare Diensten. — <i>Transferts aux Services publics</i> . . . . . | 6 577,6                          | 7 585,0  |
| 7. Personeelsuitgaven. — <i>Dépenses de personnel</i> . . . . .                           | 6 792,9                          | 6 117,2  |
| 8. Werkingskosten. — <i>Dépenses de fonctionnement</i> . . . . .                          | 1 090,5                          | 1 430,1  |
| Totalen der lopende uitgaven. — <i>Totaux dépenses courantes</i> . . . . .                | 53 456,4                         | 56 383,1 |

**Investeringsprogramma**

Het investeringsprogramma voor 1983 daalt met ruim 2,3 miljard vergeleken met het vorig jaar. Deze vermindering vindt zijn weerslag in de sector « waterwegen » met 5 pct. daling en in de wegenbouw met 3 pct.

Een en ander blijkt uit navolgend overzicht :

**Functionele hergroepering  
van de investeringen**
**Programme d'investissement**

Le programme d'investissement pour 1983 est en diminution de plus de 2,3 milliards de francs par rapport à l'année précédente. Cette diminution s'est répercutée dans le secteur des voies hydrauliques qui enregistre une baisse de 5 p.c. et dans le secteur routier où le fléchissement est de 3 p.c.

Ces différentes données se retrouvent dans le tableau ci-dessous :

**Regroupement fonctionnel  
des investissements**

|                                                                                                                                                          | 1982<br>Uitgevoerd<br>—<br>Exécuté | 1983     | 1983-1982 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|----------|-----------|
| A. Wegensector. — <i>Secteur routier</i> . . . . .                                                                                                       | 22 800,0                           | 22 030,0 | 0,97      |
| Autosnelwegen. — <i>Autoroutes</i> :                                                                                                                     |                                    |          |           |
| — Autosnelwegen gebouwd door het Wegenfonds. — <i>Autoroutes construites par le Fonds des Routes</i> . . . . .                                           | 9 874,7                            | 6 571,0  | 0,67      |
| — Autosnelwegen gebouwd door de Autosnelwegenintercommunales. — <i>Auto-routes construites par les Intercommunales autoroutières</i> . . . . .           | 880,0                              | —        | 0,00      |
| Wegen. — <i>Routes</i> :                                                                                                                                 |                                    |          |           |
| — Wegen gebouwd door het Wegenfonds. — <i>Routes construites par le Fonds des Routes</i> . . . . .                                                       | 9 215,3                            | 13 208,6 | 1,44      |
| — Fietspaden : WF. — <i>Pistes cyclables</i> : FR . . . . .                                                                                              | 477,9                              | 460,4    | 0,97      |
| Elektriciteit. — <i>Electricité</i> :                                                                                                                    |                                    |          |           |
| — Verlichting, verkeersborden, verkeerssignalisatie. — <i>Eclairage, panneaux indicateurs, signalisation routière</i> . . . . .                          | 1 488,9                            | 1 430,0  | 0,96      |
| — Gebouwen voor de Regie. — <i>Bâtiments pour la Régie</i> . . . . .                                                                                     | 332,0                              | 360,0    | 1,09      |
| — Bijkomend programma van werken. — <i>Programme supplémentaire de travaux</i> . . . . .                                                                 | 531,2                              | —        | —         |
| B. Sector waterwegen. — <i>Secteur des voies hydrauliques</i> . . . . .                                                                                  | 28 534,0                           | 27 135,5 | 0,95      |
| Waterlopen. — <i>Cours d'eau</i> . . . . .                                                                                                               | 13 385,3                           | 12 085,0 | 0,91      |
| Havens. — <i>Ports</i> . . . . .                                                                                                                         | 12 837,5                           | 12 015,0 | 0,94      |
| Stuwen. — <i>Barrages</i> . . . . .                                                                                                                      | 810,1                              | 600,0    | 0,74      |
| Bescherming tegen overstromingen. — <i>Protection contre les inondations</i> . . . . .                                                                   | 1 009,2                            | 1 795,0  | 1,78      |
| Elektriciteit : lichtsignalisering, mededeling van inlichtingen. — <i>Electricité : signalisation lumineuse, transmission des informations</i> . . . . . | 491,9                              | 640,5    | 1,30      |
| C. Sector gebouwen. — <i>Secteur des bâtiments</i> . . . . .                                                                                             | 6 775,7                            | 6 817,6  | 1,01      |
| D. Diversen. — <i>Divers</i> . . . . .                                                                                                                   | 491,1                              | 310,0    | 0,63      |
| Totale van het investeringsprogramma. — <i>Totaux du programme d'investissement</i> . . . . .                                                            | 58 600,8                           | 56 293,1 | 0,96      |

**Evolutie van de investeringsprogramma's**

Een duidelijker inzicht bekomt men door de evolutie van de investeringsprogramma's tijdens de jongste 15 jaar na te gaan in de sectoren wegen, waterwegen en gebouwen.

**Evolution des programmes d'investissement**

Un examen de l'évolution des programmes d'investissement au cours des 15 dernières années dans les secteurs routes, voies hydrauliques et bâtiments, permet de se faire une meilleure idée de la situation.

Alhoewel de verwezenlijkingen enigszins afwijken van de programma's, geeft navolgend overzicht toch een beeld van de accentverschuivingen.

Namelijk een relatieve daling van het aandeel van de wegen (van 58 pct. naar 35 pct. van de totale investeringen), een verhoging voor de waterwegenbouw (van 28 pct. naar 47 pct.) evenals een stijging voor de gebouwen van 7 pct. naar 12 pct.

*Evolutie van de verschillende sectoren sinds 1971*

(In miljoenen franken)

Bien que les réalisations s'écartent quelque peu des programmes, le tableau suivant donne tout de même une idée des glissements qui se sont opérés.

Ainsi a-t-on enregistré un recul relatif de la part des routes (de 58 p.c. à 35 p.c. du volume global des investissements), une progression de la construction des voies hydrauliques (de 28 p.c. à 47 p.c.) ainsi qu'une hausse pour les bâtiments (de 7 p.c. à 12 p.c.).

*Evolution des différents secteurs depuis 1971*

(En millions de francs)

|                | Wegen<br>Routes | Waterwegen<br>Voies hydr. | Gebouwen<br>Bâtiments | Diversen<br>Divers | Totaal<br>Totaux |
|----------------|-----------------|---------------------------|-----------------------|--------------------|------------------|
| 1971 . . . . . | 23 531,0        | 11 469,0                  | 2 731,0               | 2 646,0            | 40 377,0         |
|                | ( 58 % )        | ( 28 % )                  | ( 7 % )               | ( 7 % )            | ( 100 % )        |
| 1972 . . . . . | 28 786,0        | 15 800,0                  | 4 358,0               | 3 012,0            | 51 956,0         |
| 1973 . . . . . | 27 403,0        | 13 265,5                  | 3 725,5               | 5 894,0            | 50 279,0         |
| 1974 . . . . . | 19 913,2        | 8 011,4                   | 3 113,1               | 4 588,2            | 35 625,9         |
| 1975 . . . . . | 27 950,0        | 10 004,0                  | 3 381,0               | 3 300,0            | 44 635,0         |
| 1976 . . . . . | 29 700,0        | 10 504,0                  | 5 131,0               | 680,6              | 46 015,6         |
| 1977 . . . . . | 27 982,0        | 16 313,5                  | 7 117,8               | 711,0              | 52 124,3         |
| 1978 . . . . . | 30 638,0        | 23 588,0                  | 7 986,0               | 753,0              | 62 965,0         |
| 1979 . . . . . | 26 059,9        | 23 509,5                  | 7 057,0               | 598,5              | 57 224,9         |
| 1980 . . . . . | 25 779,8        | 22 553,3                  | 7 050,8               | 792,6              | 56 176,5         |
| 1981 . . . . . | 24 810,0        | 23 831,5                  | 9 360,0               | 1 370,0            | 59 371,5         |
| 1982 . . . . . | 22 800,0        | 28 042,1                  | 6 775,8               | 984,6              | 58 602,5         |
| 1983 . . . . . | 22 030,0        | 26 495,0                  | 6 817,6               | 950,5              | 56 293,1         |
|                | ( 39 % )        | ( 47 % )                  | ( 12 % )              | ( 2 % )            | ( 100 % )        |

*Evolutie van de jaarlijkse investeringen per sector van het Departement Openbare Werken*

(uitgedrukt in waarde op 1 januari 1983)

(in miljoenen franken)

*Evolution des investissements annuels dans les différents secteurs du Département des Travaux Publics*

(exprimée en valeur actualisée au 1<sup>er</sup> janvier 1983)

(en millions de francs)

|                | Wegen<br>Routes | Waterwegen<br>Voies hydr. | Gebouwen<br>Bâtiments | Diversen<br>Divers | Totaal<br>Totaux | Indexaanpassing<br>Indexation |
|----------------|-----------------|---------------------------|-----------------------|--------------------|------------------|-------------------------------|
| 1956 . . . . . | 13 480,0        | 1 946,3                   | 2 126,5               | —                  | 17 552,8         | 3,6042                        |
| 1957 . . . . . | 5 809,8         | 3 061,4                   | 2 087,3               | —                  | 10 958,5         | 3,4789                        |
| 1958 . . . . . | 9 149,7         | 5 354,3                   | 1 965,5               | —                  | 16 469,5         | 3,3888                        |
| 1959 . . . . . | 8 197,8         | 8 367,1                   | 2 168,0               | —                  | 18 732,9         | 3,3875                        |
| 1960 . . . . . | 8 550,4         | 7 715,4                   | 3 406,8               | —                  | 19 672,6         | 3,3400                        |
| 1961 . . . . . | 10 139,9        | 14 109,2                  | 1 801,2               | —                  | 26 050,3         | 3,3355                        |
| 1962 . . . . . | 13 014,6        | 13 295,4                  | 3 782,1               | —                  | 30 092,1         | 3,3032                        |
| 1963 . . . . . | 21 995,7        | 10 216,9                  | 3 384,0               | —                  | 35 596,6         | 3,2538                        |
| 1964 . . . . . | 25 416,6        | 12 536,7                  | 2 744,4               | —                  | 40 697,7         | 3,1186                        |
| 1965 . . . . . | 24 967,9        | 16 038,2                  | 2 878,7               | —                  | 43 884,8         | 2,9374                        |
| 1966 . . . . . | 36 205,5        | 13 472,5                  | 4 817,8               | —                  | 54 495,8         | 2,8849                        |
| 1967 . . . . . | 40 912,1        | 19 699,5                  | 5 436,3               | —                  | 66 047,9         | 2,8022                        |
| 1968 . . . . . | 53 276,2        | 16 305,2                  | 6 960,8               | —                  | 76 542,2         | 2,7085                        |
| 1969 . . . . . | 54 439,6        | 22 065,8                  | 5 219,9               | —                  | 81 725,3         | 2,6363                        |
| 1970 . . . . . | 61 359,0        | 18 667,9                  | 5 810,0               | —                  | 85 836,9         | 2,5261                        |
| 1971 . . . . . | 57 594,5        | 28 071,5                  | 6 684,4               | 6 476,3            | 98 826,7         | 2,4476                        |
| 1972 . . . . . | 66 766,2        | 36 646,5                  | 10 107,9              | 6 986,0            | 120 506,6        | 2,3194                        |
| 1973 . . . . . | 59 483,7        | 28 775,9                  | 8 086,9               | 12 794,1           | 109 140,6        | 2,1707                        |
| 1974 . . . . . | 40 192,8        | 16 170,2                  | 6 283,5               | 9 260,8            | 71 907,3         | 2,0184                        |

|                    | Wegen<br>—<br>Routes | Waterwegen<br>—<br>Voies hydr. | Gebouwen<br>—<br>Bâtiments | Diversen<br>—<br>Divers | Totaal<br>—<br>Totaux | Indexaanpassing<br>—<br>Indexation |
|--------------------|----------------------|--------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------|------------------------------------|
| 1975 . . . . .     | 48 792,3             | 17 464,0                       | 5 902,2                    | 5 760,8                 | 77 919,3              | 1,7457                             |
| 1976 . . . . .     | 46 780,7             | 16 545,0                       | 8 081,9                    | 1 072,0                 | 72 479,6              | 1,5751                             |
| 1977 . . . . .     | 40 920,8             | 23 856,9                       | 10 409,1                   | 1 039,8                 | 76 226,6              | 1,4624                             |
| 1978 . . . . .     | 42 360,1             | 32 612,8                       | 11 041,4                   | 1 041,1                 | 87 055,4              | 1,3826                             |
| 1979 . . . . .     | 34 659,7             | 31 267,6                       | 9 385,8                    | 796,0                   | 76 109,1              | 1,3300                             |
| 1980 . . . . .     | 32 353,6             | 28 304,4                       | 8 848,8                    | 994,7                   | 70 501,5              | 1,2550                             |
| 1981 . . . . .     | 29 109,6             | 27 961,5                       | 10 982,1                   | 1 607,4                 | 69 660,6              | 1,1733                             |
| 1982 . . . . .     | 24 710,6             | 30 392,0                       | 7 343,6                    | 1 067,1                 | 63 513,3              | 1,0838                             |
| 1983 (*) . . . . . | 22 030,0             | 26 495,0                       | 6 817,6                    | 950,5                   | 56 293,1              | 1,0000                             |

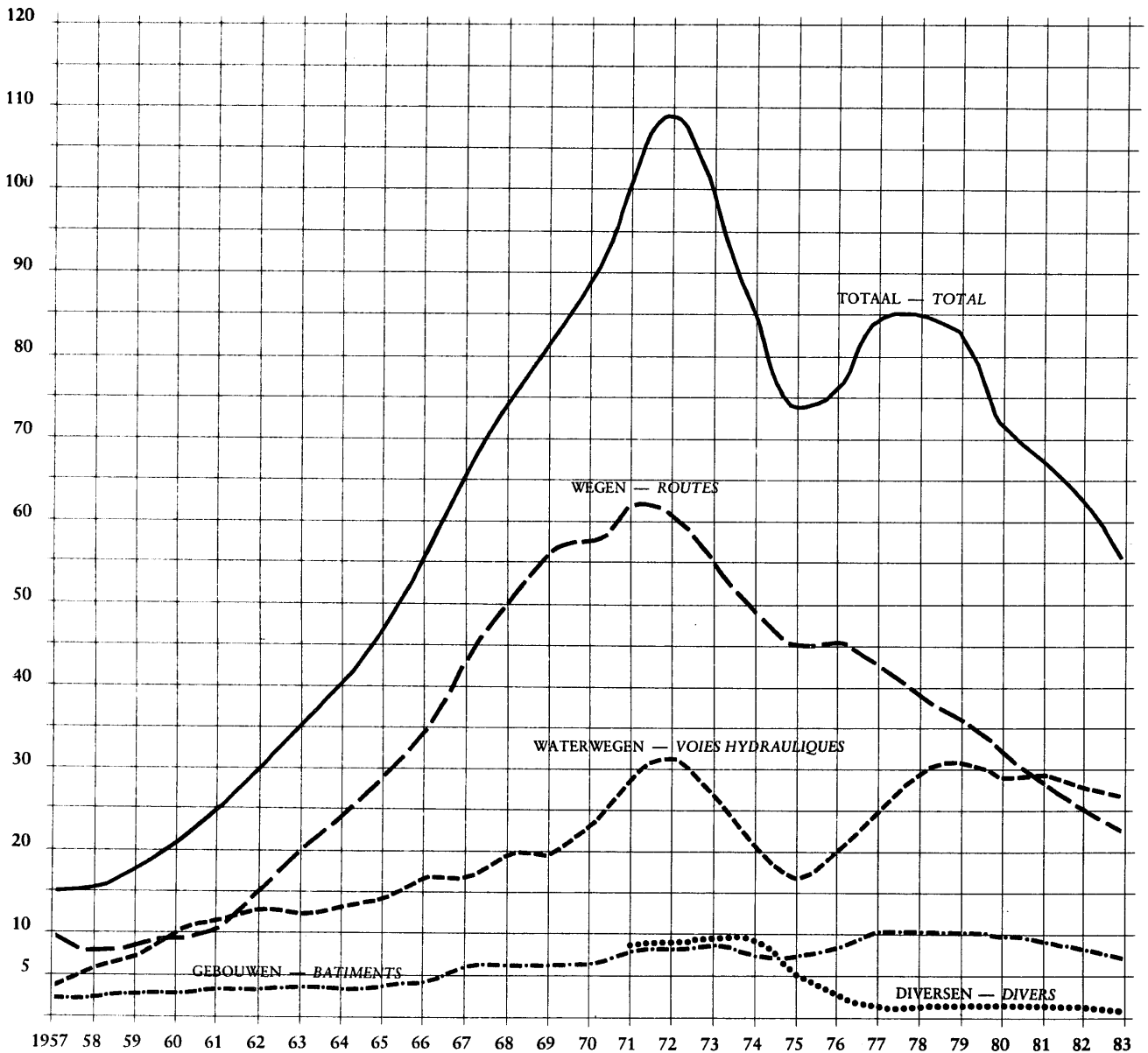
(\*) Programma.

(\*) Programme.

*Berekende driejaarlijkse voortschrijdende gemiddelden  
1957 tot en met 1983*

*Moyennes progressives triennales calculées  
de 1957 à 1983*

Miljard F.  
Milliards F.



### III. ALGEMENE BESPREKING

#### A. Algemeen

##### *Begroting - Wegenfonds*

De kredieten voor het Wegenfonds zouden volgens een lid in 1982 zijn toegenomen.

De Minister merkt echter op dat geen abnormale stijging is waar te nemen en staft dit met een uittreksel uit het advies, dat door de Inspectie van Financiën op 30 november 1982 werd uitgebracht.

In dit verband, en met de nodige zin voor objectiviteit, onderstreept de Inspectie van Financiën het volgende :

1° De begroting 1982 van het Wegenfonds heeft, in vergelijking met 1981, een vermeerdering van de betalingskredieten te zien gegeven van ongeveer 12,3 miljard. Deze vermeerdering is vooral het gevolg van de evolutie van de financiële lasten. Deze 12,3 miljard zijn vandaag grotendeels uitgegeven, omdat de interesten en de aflossingen meestal tijdens de eerste maanden van het jaar worden betaald, aangezien dan ook ofwel de meeste leningen van het Wegenfonds werden aangegaan, ofwel de enige lening zoals in 1982;

2° de leningen voor de Intercommunales kwamen aanvankelijk tot stand in de vorm van schatkistcertificaten, die de Intercommunales naargelang van hun behoeften konden opvragen bij de Nationale Bank.

In 1981 bedroegen zij 6,1 miljard frank en kwamen zij niet voor in de uitgaven van de Schatkist.

In 1982 werden de obligaties van de Intercommunales voor de autosnelwegen door het Wegenfonds overgenomen, en werden de uitgaven die eerder op die leningen werden gedaan, omgeslagen over alle artikelen van het Wegenfonds.

Een commissielid wijst op het probleem van de boekhouding van het Wegenfonds en de vergoedingen die sinds enkele jaren onwettig worden toegekend aan ambtenaren van het Departement van Openbare Werken die bijzondere prestaties leveren voor het Fonds.

De Minister merkt op dat die vergoedingen niet onwettig zijn omdat zij elk jaar worden toegekend met de instemming van het Parlement.

Die vergoedingen zijn ontstaan in bijzondere omstandigheden tijdens de jaren 1976 en 1977, gekenmerkt eerst door een ernstige ziekte van de verantwoordelijke voor de boekhouding van het Wegenfonds en vervolgens door zijn overlijden.

Als gevolg van de vertraging waarmee de rekeningen daardoor werden opgemaakt, heeft mijn voorganger de boekhouding van het Wegenfonds toevertrouwd aan de algemene boekhouding van het Departement.

### III. DISCUSSION GENERALE

#### A. Généralités

##### *Budget du Fonds des routes*

Un membre fait observer que les crédits destinés au Fonds des routes auraient augmenté en 1982.

Le Ministre répond qu'aucune augmentation anormale n'a été constatée; à l'appui de cette déclaration, il cite un extrait de l'avis émis le 30 novembre 1982 par l'Inspection des Finances.

A cet égard, et dans un souci d'objectivité, l'Inspection des Finances, tient à souligner que :

1° le budget 1982 du Fonds des routes, par rapport à 1981, a enregistré une augmentation des crédits de paiement de quelque 12,3 milliards. Cette augmentation trouve principalement son origine dans l'évolution des charges financières. Ces 12,3 milliards sont aujourd'hui dépensés dans leur grande majorité étant donné que les paiements d'intérêts et d'amortissements sont généralement opérés dans les premiers mois de l'année, ce qui correspond à la période où est contracté soit le principal des emprunts Fonds des routes, soit l'emprunt unique, comme en 1982;

2° les prêts mis à la disposition des intercommunales étaient, dans un premier temps, établis sous forme de certificats de trésorerie, que celles-ci, selon leurs besoins, pouvaient mobiliser auprès de la Banque Nationale.

En 1981, ils s'élevaient à 6,1 milliards de francs et n'apparaissaient pas dans les décaissements du Trésor public.

En 1982, les obligations des intercommunales autoroutières étant reprises par le Fonds des routes, les dépenses effectuées antérieurement sur ces prêts, sont réparties sur tous les articles du Fonds des routes.

Un commissaire cite le problème de la tenue de la comptabilité du Fonds des Routes et des allocations octroyées illégalement depuis plusieurs années aux agents du Département des Travaux publics effectuant des prestations spéciales en faveur du Fonds.

Le Ministre fait remarquer que les allocations ne sont pas illégales car elles sont allouées chaque année avec l'accord du Parlement.

Ces allocations trouvent leur origine dans des circonstances particulières vécues au cours des années 1976 et 1977 et caractérisées d'abord par la grave maladie du responsable de la comptabilité du Fonds des Routes et par son décès ensuite.

Le retard encouru de ce chef, dans l'établissement des comptes, a amené mon prédécesseur à confier la tenue de la comptabilité du Fonds des Routes à la comptabilité générale du Département.

Als tegenprestatie voor de overbelasting van verschillende ambtenaren van de algemene boekhouding, werd besloten om met de instemming van de Inspectie van Financiën aan die ambtenaren een vergoeding toe te kennen en dit tot op het ogenblik van de regularisering van de toestand door een aanpassing van het kader van de algemene boekhouding. Jammer genoeg werd het ontwerp van kader, opgesteld in 1978 en goedgekeurd door alle administratieve instanties, onlangs naar het Departement teruggestuurd.

#### *Kosten-batenanalyse*

Einde 1980 besliste de toenmalige Minister van Openbare Werken een wetenschappelijke studie te laten uitvoeren over de uitbouw van het Belgisch wegen- en waterwegennet.

De studie moest de bestaande investeringsprojecten op hun sociaal-economische rendabiliteit onderzoeken en informatie geven voor de te nemen beleidsbeslissingen. Deze studie kwam gereed begin 1982. Er werd een herwerking van de studie aangekondigd.

De commissarissen zijn benieuwd naar het verder gebruik van deze studie (omtrent de verdere aanwending van deze studie).

In de eerste plaats wijst de Minister er op dat, naar zijn weten, door zijn voorganger als dusdanig geen plan werd uitgewerkt. Wel werd voor een aantal projecten uit de sectoren wegen en waterwegen een kosten-batenanalyse opgemaakt.

Die studies worden gehanteerd als hulpmiddel om de begrotingen op te stellen. Aan de Diensten werd opdracht gegeven de studie te herzien op basis van een uniformisering, voor het gehele land, van de evaluatie-principes inzake kostprijs van werken en onteigeningen.

De resultaten van deze actualisatie kunnen op korte termijn verwacht worden.

#### *Vastleggingen 1982*

Volgens zijn verklaring heeft de taak van de Minister er in 1982 vooral in bestaan de voorhanden zijnde infrastructuur te verbeteren en de in uitvoering zijnde projecten tot voltooiing te brengen.

Volgens een lid, baart het echter verwondering dat zulk relatief belangrijk aandeel van de vastleggingen nog in december diende te geschieden.

Het Departement heeft in 1982 het budget voor 100 pct. kunnen vastleggen, althans wat het investeringsprogramma betreft.

Het is zo dat, om dit resultaat te bereiken, een zeer groot aantal vastleggingen geschied is in de loop van de maand december, en dat vele aanbestedingen hebben plaatsgevonden tijdens de twee laatste maanden van het jaar.

En contre-partie de la surcharge supportée par divers fonctionnaires de la comptabilité générale, il fut décidé d'allouer avec l'accord de l'Inspection des Finances, une allocation à ces fonctionnaires et ce jusqu'à la régularisation de la situation par une adaptation du cadre de cette comptabilité générale. Malheureusement le projet de cadre établi en 1978 et approuvé par toutes les instances administratives vient d'être renvoyé au Département.

#### *Analyse des coûts et des bénéfices*

A la fin de 1980, le Ministre des Travaux publics de l'époque a décidé de faire réaliser une étude scientifique sur le développement du réseau routier et hydraulique belge.

L'étude avait pour objet de déterminer la rentabilité socio-économique des projets d'investissement existants et de fournir des informations dans la perspective des décisions politiques à prendre. Cette étude fut achevée au début de 1982 et l'on annonça qu'elle devait être remaniée.

Les commissaires aimeraient savoir si l'on compte poursuivre cette étude.

En premier lieu, le Ministre fait remarquer qu'à sa connaissance, aucun programme de cette nature n'a été élaboré par son prédécesseur. Par contre, une analyse des coûts et des bénéfices a été réalisée pour un certain nombre de projets des secteurs des routes et des voies hydrauliques.

Ces études doivent servir de support à l'élaboration des budgets. Le Ministre a chargé ses services de revoir l'étude en s'efforçant d'uniformiser pour l'ensemble du pays les principes d'évaluation du coût des travaux et des expropriations.

Les résultats de cette actualisation seront disponibles à court terme.

#### *Engagements 1982*

Le Ministre déclare qu'en 1982, il s'est essentiellement efforcé d'améliorer l'infrastructure existante et de mener à bien les projets en cours d'exécution.

D'après un membre, il est toutefois étonnant de constater qu'une part relativement importante des engagements ont encore dû être décidés en décembre.

En 1982, le Département a pu réaliser les engagements à 100 p.c. dans le cadre du budget, du moins en ce qui concerne le programme d'investissement.

Le fait est que pour atteindre ce résultat, de très nombreux engagements ont été décidés dans le courant du mois de décembre et que de nombreuses adjudications ont été organisées au cours des deux derniers mois de l'année.

Het betreft hier een « betreurenswaardige » traditie tegen welke de Minister onmiddellijk maatregelen heeft genomen. De maatregelen blijken vruchten te dragen; inderdaad, de spreiding der aanbestedingen in 1983 geeft volledig voldoening. Om terug te komen op 1982, er dient opgemerkt dat men in de loop van dit jaar het fysisch programma grondig heeft moeten wijzigen en dat het in een departement als Openbare Werken niet altijd gemakkelijk is vlug over te gaan tot de realisaties der studies, bestekken, opmetingen, het in aanbesteding geven en het nazicht der resultaten, enz.

Nochtans schijnt het belangrijk het eindresultaat vast te stellen, d.i. de vastlegging à 100 pct., hetgeen de bouwsector verwachtte, ook al heeft een ruime 25 pct. van deze vastlegging plaatsgevonden in de loop van december.

Deze eindejaarsvastleggingen vinden thans hun bekroning in die mate dat de meeste werven die aanbesteed en vastgelegd werden in 1982 thans in volle activiteit zijn.

#### *Selectief programma*

Zoals vorig jaar geschiedde, zou in 1983 een selectief programma de uitvoering van zeer specifieke werken toelaten. Wanneer zal dit programma gekend zijn en welk zal de inhoud ervan zijn?

Het M.C.E.S.C. heeft niet gewild dat in 1983 het selectief programma op dezelfde wijze zou verdeeld zijn als in 1982.

Er werd inderdaad beslist dat ontwerpen die kaderen in een politiek van industriële selectiviteit zouden aangenomen worden.

In dit kader werd voor de sector der wegen, geen enkel belangrijk selectief programma weerhouden, en de investeringen die in 1983 uitgevoerd worden, zullen deze zijn waarvan men het detail vindt in het verantwoordingsprogramma bij de begroting van Openbare Werken.

#### *Driejarenprogramma 1983-1985 Openbare Werken*

Voor de periode 1983-1985 wordt een driejarenprogramma vooropgesteld. Een lid wenst te vernemen welke de elementen zijn die de basis vormen voor dit programma.

De krachtlijnen die primordiaal werden gesteld in het driejarenprogramma 1983-1985 komen, volgens de Minister, overeen met de Regeringsverklaring, waarin staat dat voorrang dient te worden gegeven aan het voltooiën van aangevangen projecten.

Een belangrijk gedeelte van het voorgestelde driejarenprogramma betreft inderdaad deze projecten. Er dient afgewerkt te worden wat begonnen is.

In bijkomende orde werd in het vooropgestelde driejarenprogramma rekening gehouden met de huidige situatie in de

Il s'agit là d'une tradition « regrettable » contre laquelle le Ministre a immédiatement pris des mesures. Celles-ci semblent avoir porté leurs fruits; en effet, l'étalement des adjudications en 1983 a donné entière satisfaction. Pour en revenir à 1982, il convient de faire observer qu'au cours de cette année, le programme physique a dû être profondément modifié et que, dans un département comme les Travaux publics, il n'est pas toujours facile de procéder à des études, à l'établissement de cahiers de charge, de métrés, ou à des adjudications et au contrôle des résultats, etc.

Néanmoins, il est important de constater le résultat final, à savoir l'engagement des crédits à 100 p.c., ce que le secteur de la construction espérait, même si plus de 25 p.c. de ces engagements ont eu lieu dans le courant du mois de décembre.

La politique suivie en matière d'engagements est maintenant couronnée de succès, en ce sens que la plupart des chantiers mis en adjudication et ayant fait l'objet d'engagements en 1982 sont actuellement en pleine activité.

#### *Programme sélectif*

Comme l'année dernière, un programme sélectif serait mis au point pour permettre la réalisation, en 1983, de travaux très spécifiques. Quand ce programme sera-t-il connu et quel en sera le contenu?

Le C.M.C.E.S. n'a pas admis qu'en 1983 le programme sélectif soit ventilé de la même manière qu'en 1982.

Il a en effet été décidé que des projets s'inscrivant dans le cadre d'une politique de sélectivité industrielle seraient adoptés.

Dans cette optique, aucun programme sélectif important n'a été retenu pour le secteur routier, et les investissements que l'on réalisera en 1983 sont ceux dont le détail figure dans le programme justificatif du budget des Travaux publics.

#### *Programme triennal Travaux publics 1983-1985*

Un programme triennal est proposé pour la période 1983-1985. Un commissaire aimerait savoir quels en sont les éléments de base.

Les lignes de force du programme triennal 1983-1985 correspondent, selon le Ministre, à la déclaration gouvernementale, qui prévoyait que la priorité devait être donnée à l'achèvement des projets en cours de réalisation.

Une importante partie du programme triennal proposé concerne en effet ces projets. Il faut achever ce qui a été entamé.

Accessoirement, il a aussi été tenu compte, dans le programme triennal proposé, du chômage qui sévit actuellement

bouw, wat betreft de werkloosheid en worden arbeidsintensieve projecten vooropgeschoven. Tevens nemen onderhoudswerken en renovatiewerken een belangrijk deel in het budget.

Verder wordt er ook rekening gehouden met de economische rentabiliteit van de verschillende projecten. Hiervoor is de kosten-batenanalyse, die door de vorige Minister is opgedragen, een nuttig instrument. De Minister herhaalt echter dat het geen exclusieve leidraad is geweest voor het opmaken van de voorstellen van het driejarenprogramma.

Het driejarenprogramma 1983-1985 is niet definitief vastgesteld voor de jaren 1984 en 1985 wat het departement van Openbare Werken betreft. De ontwerpen die de Administratie heeft voorbereid, zullen weldra aan het Parlement worden voorgelegd.

#### *Een departement voor Infrastructuur ?*

Er is reeds verscheidene jaren sprake van de samenvoeging van het Ministerie van Openbare Werken en dat van Verkeerswezen. Hoe ver staat deze zaak ?

Volgens de Minister zou de samenvoeging van het Departement van Openbare Werken en dat van Verkeerswezen alleen mogelijk zijn bij de vorming van een regering. Het is immers pas dan dat de politieke beslissing zou kunnen worden genomen.

Deze fusie zou grote voordelen kunnen bieden, maar er zouden ook grote bezwaren aan verbonden zijn, des te meer daar het hier om twee goed toegeruste en stevige structuren gaat.

In de tweede plaats zouden wij een superminister hebben die vrijwel alle investeringskredieten zou beheren.

In antwoord op de vraag of er een concreet ontwerp bestaat, verklaart de Minister dat er geen besprekingen of studies aan de gang zijn.

#### *Rationeel energiegebruik*

Welke initiatieven werden door de Regering genomen met betrekking tot rationeel verbruik voor energie (R.V.E.) ? Wat met de stadsverwarming ? Hoe is de gewestelijke verdeling ?

Het Departement bekam op de R.V.E.-schijf van de begroting 1982 een bedrag van 220 miljoen frank.

Het betreft projecten voor de gebouwen : isolatie van vlakke daken, speciale dubbele beglazing, centrale verwarming met warmtepompen, gecombineerde productie van warmte en elektriciteit, telecontrole en beheer van energie in gebouwen.

Op de schijf 1982 van selectieve en strategische investeringen bekam het Departement een bedrag van 130 miljoen frank met betrekking tot export-gerichte nieuwe alternatieve energie-producerende uitrustingen, het betreft twee windmolens (één te Zeebrugge, één te Mechelen), fotovoltatische cellen, een hydro-elektrische micro-centrale.

dans le secteur de la construction; c'est pourquoi des projets à coefficient élevé de main-d'œuvre y ont été prévus. De plus, les travaux d'entretien et de rénovation représentent une part importante du budget.

Par ailleurs, il est également tenu compte de la rentabilité économique des différents projets. Dans cette optique, l'analyse des coûts et des bénéfices ordonnée par le Ministre précédent constitue un instrument utile. Le Ministre répète qu'elle n'a toutefois pas été le seul fil conducteur pour l'élaboration des propositions du programme triennal.

La programmation triennale 1983-1985 n'a pas été définitivement arrêtée pour les années 1984 et 1985 en ce qui concerne le département des Travaux publics. Les projets tels qu'ils ont été préparés par l'Administration seront bientôt présentés au Parlement.

#### *Un département de l'Infrastructure ?*

Depuis plusieurs années déjà il est question d'une fusion des Ministère des Travaux publics et des Communications. Où en est-on ?

D'après le Ministre, la fusion du Département des Travaux publics et du Ministère des Communications ne pourrait être réalisée que lors de la constitution d'un gouvernement. Ce n'est, en effet, qu'à ce moment que la décision politique pourrait être prise.

Cette fusion pourrait présenter de grands avantages, mais également d'énormes inconvénients, d'autant plus qu'on se trouve en présence de deux structures bien équipées et bien établies.

En second lieu, nous aurions un superministre qui gèrerait presque la totalité des crédits d'investissement.

Pour répondre à la question précise de savoir s'il y a un projet concret, le Ministre répond qu'il n'y a actuellement ni pourparlers, ni étude en cours.

#### *Utilisation rationnelle de l'énergie*

Quelles initiatives le Gouvernement a-t-il prises en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie (U.R.E.) ? Qu'envisage-t-on en matière de chauffage urbain ? Comment se présente la répartition régionale ?

Le Département a reçu 220 millions de francs de la tranche U.R.E. du budget de 1982.

Ils ont été consacrés à des projets concernant les bâtiments : isolation de toits plats, double vitrage spécial, chauffage central avec pompe à chaleur, production combinée de chaleur et d'électricité, télécontrôle et gestion de l'énergie dans les bâtiments.

Le Département a reçu 130 millions de francs de la tranche 1982 des investissements sélectifs et stratégiques pour de nouveaux équipements producteurs d'énergie alternative, axés sur l'exportation, à savoir deux moulins à vent (un à Zeebrugge et un à Malines), des cellules photovoltaïques et une micro-centrale hydro-électrique.

In 1983 is door de Regering eveneens een R.V.E. schijf uitgetrokken van 2 800 miljoen frank.

Het Departement heeft dossiers ingediend voor een bedrag van ongeveer 750 miljoen frank; de deliberatie hiervan gebeurt echter langs het kanaal van de Commissie voor Orientatie en Coördinatie van de Overheidsopdrachten (C.O.C.), die een selectie behoort te maken tussen deze projecten en deze welke ingediend worden door andere departementen; het resultaat van deze deliberatie dient nog afgewacht.

Het Departement speelt trouwens een actieve rol in het R.V.E.-domein op technisch vlak door haar voorzitterschap van de « Commissie voor Energiebesparing en Rationaal Gebruik van Energie in de overheidssector » waarin vertegenwoordigers zetelen van ondermeer het Gebouwenfonds der Rijksscholen, Economische Zaken, Nationaal Instituut voor de Huisvesting, Landsverdediging, Verkeerswezen, Wetenschapsbeleid.

In het domein van de elektrische en elektromechanische uitrustingen langs de wegen wordt eveneens de nodige aandacht besteed aan R.V.E.;

- een nieuw type van lage-druknatriumdampampen met verminderd verbruik (150 watt in plaats van 180 watt) wordt aangewend voor openbare verlichting;

- het doven van de verlichting op de autosnelwegen tussen 0 u. 30 en 5 u. 30 dat voor 65 pct. van de installaties uitgevoerd is, wordt voortgezet;

- voor de nog uit te rusten autosnelwegen wordt heden enkel voorzien in de verlichting van de verkeerswisselaars en gevaarlijke gedeelten die kunstwerken bevatten;

- het gebruik van verkeersafhankelijke bevelposten voor driekleurige signalisatie en de coördinatie van verkeerslichten op belangrijke verkeersassen, vooral in de agglomeraties van de steden;

- installaties van telebeheer, telecontrole en telebediening van openbare verlichting en tunneluitrustingen.

Wat de nieuwe installaties van het basisinvesteringsprogramma betreft wordt door de technici van het Departement de nodige aandacht besteed aan het aspect rationeel energie-verbruik.

De heer Staatssecretaris voor Energie heeft eveneens maatregelen uitgevaardigd die betrekking hebben op de aanmoediging van rationeel verbruik van energie voor de ondernemingen, industriële, commerciële landbouw-bedrijven; hospitaal en socio-medische instellingen.

Wat de stadsverwarming betreft, deze behoort niet tot de bevoegdheid van het departement van Openbare Werken.

Wat de regionale verdeling betreft van de selectieve strategische R.E.V.-tranches, maakt de Commissie voor Oriën-

En 1983, le Gouvernement a également prévu une tranche U.R.E. de 2 800 millions de francs.

Le Département a introduit des dossiers pour un montant de quelque 750 millions de francs; les délibérations à leur sujet se font toutefois par le canal de la Commission interministérielle d'orientation et de coordination des marchés publics (C.O.C.) qui est chargée d'opérer une sélection parmi ces projets et parmi ceux introduits par d'autres départements; on attend toujours le résultat de ces délibérations.

Le Département joue d'ailleurs un rôle actif en matière d'U.R.E., et ce au niveau technique, étant donné qu'il assume la présidence de la Commission des économies d'énergie et de l'utilisation rationnelle de l'énergie dans le secteur public, au sein de laquelle siègent notamment des représentants du Fonds des bâtiments scolaires de l'Etat, des Affaires économiques, de l'Institut national du Logement, de la Défense, des Communications, de la Politique scientifique.

En matière d'équipements électriques et électromécaniques routiers, on se préoccupe également, dans la mesure nécessaire, de l'utilisation rationnelle de l'énergie :

- utilisation d'un nouveau type de lampes à vapeur de sodium sous basse pression, à consommation réduite (150 watts au lieu de 180 watts), pour l'éclairage public;

- poursuite de l'extinction de l'éclairage autoroutier entre 0 h 30 et 5 h 30, mesure qui concerne 65 p.c. des installations.

- en ce qui concerne les autoroutes qui doivent encore être équipées, on ne prévoit plus que l'éclairage des échangeurs et des tronçons dangereux comportant des ouvrages d'art;

- utilisation, pour la signalisation tricolore, de postes de commande utilisables en fonction des conditions de trafic et coordination des signaux lumineux sur les axes de communication importants, surtout dans les agglomérations urbaines;

- installations de gestion, de contrôle et de commande à distance de l'éclairage public et des équipements dont sont pourvus les tunnels.

Pour ce qui est des nouvelles installations envisagées dans le cadre du programme d'investissement de base, les techniciens du département tiennent compte dans la mesure nécessaire de l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Le Secrétaire d'Etat à l'Energie a également pris des mesures visant à encourager l'utilisation rationnelle de l'énergie dans les entreprises, dans les exploitations agricoles industrielles et commerciales, dans les hôpitaux et dans les établissements socio-médicaux.

Quant au chauffage urbain, il ne relève pas des compétences du département des Travaux publics.

En ce qui concerne la répartition régionale des tranches U.R.E. sélectives et stratégiques, c'est la C.O.C. qui la déter-

tering en Coördinatie van de overheidsopdrachten een keuze tussen de ontwerpen ingediend door de verschillende departementen, en dus ook voor mijn departement. Het ligt voor de hand dat mijn departement, in zijn voorstellen, een billijke verdeling toepast volgens de behoeften van de gewesten.

De ontwerpen voorgesteld aan de voornoemde commissie, inzake energievernieuwing, bedragen :

111 miljoen frank voor Vlaanderen;

216 miljoen frank voor Wallonië;

68 miljoen frank voor Brussel-Hoofdstad.

Deze verdeling stemt nagenoeg overeen met de oppervlakten van de gebouwen die de Regie bezit in de verschillende gewesten.

De verdeling van de bedragen van de voorstellen voor de ontwerpen van industriële selectiviteit is tot nog toe niet definitief bekend.

#### *Onderhoud als « investeringen »*

Worden de onderhoudsuitgaven verricht door het Bestuur der Waterwegen en het Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica, voortaan beschouwd als « investeringen » om het deficit van de lopende uitgaven fictief met meer dan 1 miljard te verminderen ?

De Minister merkt op dat de voorstanders van de boekhoudkundige orthodoxie (boekhouding van de privé-sector) eensgezind van oordeel zijn dat de uitgaven voor buitengewoon onderhoud thuishoren in de kapitaaluitgaven en niet in de lopende uitgaven. Dat het Bestuur dergelijke uitgaven tijdens de vorige jaren in deze laatste rubriek heeft opgenomen dient bijgevolg beschouwd te worden als een vergissing ten nadele van de lopende uitgaven.

De Minister geeft in alle objectiviteit toe dat het niet altijd gemakkelijk is om de grens te trekken tussen de uitgaven voor gewoon onderhoud en die voor buitengewoon onderhoud.

#### *Centraal Bureau voor Benodigdheden*

Desbetreffend ondervraagd, verstrekt de Minister volgende inlichtingen :

1. Het Centraal Bureau voor Benodigdheden heeft de inkomsten en de uitgaven voor het jaar 1983 op artikel 63.01 van titel IV van de begroting geraamd op 4 500 miljoen frank.

De samenstellende elementen van dit bedrag zijn moeilijk te bepalen daar zij afhankelijk zijn van de bestellingen die door de verschillende departementen en parastatalen worden overgemaakt aan het C.B.B. en van de kredieten die in hun respectieve begrotingen worden voorzien.

De verbruiksuitgaven (art. 12.02) en de uitgaven voor energieverbruik (art. 12.03) werden voor 1983 geraamd

mine par son choix entre les projets introduits par les différents départements, donc également pour mon département. Il est évident que mon département dans ses propositions fait une répartition équitable selon les besoins des Régions.

C'est ainsi que les montants des projets proposés à la C.O.C. pour la rénovation énergétique sont de :

111 millions de francs pour les Flandres;

216 millions de francs pour la Wallonie;

68 millions de francs pour Bruxelles-Capitale.

Cette répartition approche celle des surfaces de bâtiments dont la Régie est propriétaire dans les différentes régions.

La répartition des montants des propositions pour des projets de sélectivité industrielle n'est pas définitivement connue à ce jour.

#### *L'entretien comme « investissements »*

Le problème des dépenses d'entretien effectuées par l'Administration des Voies Hydrauliques et de l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique, sera-t-il dorénavant considéré comme « investissements » en vue de diminuer fictivement de plus d'un milliard le déficit des opérations courantes ?

Le Ministre fait remarquer que les partisans de l'orthodoxie comptable (de la comptabilité du privé) sont unanimes à estimer que les dépenses d'entretien extraordinaire doivent trouver leur place dans les dépenses de capital et non dans les dépenses courantes. L'inscription dans cette dernière rubrique de telles dépenses par l'Administration au cours des années antérieures doit dès lors être considérée comme une erreur commise au détriment des opérations courantes.

Le Ministre avoue en toute objectivité qu'il n'est pas toujours aisé de situer la frontière entre les dépenses d'entretien ordinaire et celles relatives à l'entretien extraordinaire.

#### *Office central des fournitures*

Interrogé à ce propos, le Ministre communique les précisions suivantes :

1. L'Office central des fournitures a estimé les recettes et les dépenses de l'année 1983 figurant à l'article 63.01 du titre IV du budget à 4 500 millions de francs.

Les composantes de ce montant sont difficiles à déterminer car elles dépendent des commandes que les différents départements et parastataux transmettent à l'O.C.F. et des crédits prévus à cet effet à leur budget respectif.

Les dépenses de consommation (art. 12.02) et les dépenses pour la consommation énergétique (art. 12.03) sont estimées

op 3 500 miljoen. De aankoop van machines, meubilair, materieel en vervoermiddelen (art. 74.01) op 1 000 miljoen frank.

2. De uitgaven door het C.B.B. gedaan voor de geplaatste bestellingen ten behoeve van de departementen en openbare diensten worden teruggevorderd van de aanvragers.

3. Hieronder volgen de ontvangsten en de uitgaven van de laatste vijf jaren (in miljoenen frank) :

|                            |                         |
|----------------------------|-------------------------|
| Ontvangsten 1978 : 1 748,6 | Uitgaven 1978 : 1 639,1 |
| 1979 : 1 752,0             | 1979 : 2 196,1          |
| 1980 : 4 395,3             | 1980 : 4 847,9          |
| 1981 : 5 190,3             | 1981 : 5 699,3          |
| 1982 : 5 488,9 (1)         | 1982 : 5 984,0          |

De gevoelige stijging van de uitgaven sedert 1980 vloeit voort uit het feit dat het C.B.B. vanaf deze datum ook de kosten draagt voor de aankoop van vloeibare brandstoffen.

#### *Stuwdammen en toevoerleidingen ten aanzien van de Nationale Begroting*

Krachtens artikel 6, § 1, 5°, van de wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen zouden geen nieuwe kredieten op artikel 73.05 van de begroting van 1983 mogen worden uitgetrokken.

Er wordt voor 1983 een vastleggingskrediet van 16 miljoen frank uitgetrokken. De grote infrastructuurwerken blijven van nationaal belang. Openbare werken is bevoegd voor de uitvoering en de betaling van de werken voor stuwdammen.

Alleen de waterzuivering en waterdistributie zijn geregio-naliseerd. De kredieten van 1983 dienen overigens alleen om, zowel in Eupen als in l'Eau d'Heure of in Couvin, de werken te voltooien die Openbare Werken tijdens het laatste decennium heeft uitgevoerd, met name de toegangswegen en bepaalde uitrustingen voor de stuw-muren.

Bovendien moet worden opgemerkt dat de kredieten voor zowel 1982 als 1983 gevoelig verminderd zijn, om twee redenen :

1. de grote projecten zijn bijna voltooid;
2. het Waalse Gewest neemt de investeringen op zich die geregio-naliseerd zijn door de wetten van augustus 1980.

#### *Raamcontracten*

In verband met de bestaande raamcontracten wordt om inlichtingen verzocht betreffende het totale bedrag dezer

pour 1983 à 3 500 millions et les achats de machines, de mobilier, de matériel et de moyens de transport (art. 74.01) à 1 000 millions de francs.

2. Les dépenses effectuées par l'O.C.F. pour les commandes passées au profit des départements et services publics sont récupérées à charge de ces derniers.

3. Les recettes et les dépenses des cinq dernières années se présentent comme suit (en millions de francs) :

|                         |                         |
|-------------------------|-------------------------|
| Recettes 1978 : 1 748,6 | Dépenses 1978 : 1 639,1 |
| 1979 : 1 752,0          | 1979 : 2 196,1          |
| 1980 : 4 395,3          | 1980 : 4 847,9          |
| 1981 : 5 190,3          | 1981 : 5 699,3          |
| 1982 : 5 488,9 (1)      | 1982 : 5 984,0          |

L'augmentation sensible des dépenses à partir de 1980 s'explique par le fait que depuis lors l'O.C.F. supporte également les dépenses pour l'achat de combustibles liquides.

#### *Barrages et canaux d'adduction par rapport au budget national*

L'article 6, § 1, 5°, de la loi de réformes institutionnelles du 8 août 1980 ne permettrait pas l'inscription à l'article 73.05 du budget de 1983 de crédits nouveaux.

Un crédit d'engagement de 16 millions de francs est inscrit en 1983. Les grandes infrastructures restent d'intérêt national; les Travaux publics exécutent et paient les travaux relatifs aux barrages.

Ne sont régionalisés que les domaines relatifs à l'épuration des eaux et leur distribution. Les crédits de 1983 ne servent par ailleurs qu'à parachever tant à Eupen qu'à l'Eau d'Heure ou à Couvin les travaux que les Travaux publics ont exécutés lors de la dernière décennie notamment les voies d'accès et certains équipements aux murs-barrages.

Il y a d'ailleurs lieu de remarquer que les crédits inscrits tant en 1982 qu'en 1983 sont en sensible diminution par rapport au passé pour deux raisons :

1. les grands projets sont presque terminés;
2. la région wallonne prend en charge les investissements régionalisés par les lois d'août 1980.

#### *Contrats-cadres*

En ce qui concerne les contrats-cadres existants, un membre aimerait connaître le montant global sur lequel ils por-

(1) De maand december 1982 niet inbegrepen.

(1) Non compris le mois de décembre 1982.

contracten, met aanduiding wat reeds is uitgevoerd en wat nog dient uitgevoerd.

Welke van dergelijke contracten zijn in het vooruitzicht gesteld ?

Welk is de filosofie van het raamcontract en heeft de crisis een wijziging gebracht in verband met dit principe ?

De Minister antwoordt dat er momenteel bij het Bestuur der Waterwegen « raamcontracten » in uitvoering zijn, te weten :

- de uitbouw van de haven van Zeebrugge;
- de bouw van een stormvloedkering te Oosterweel;
- de bouw van een overtoom te Strépy-Bracquegnies.

Op de realisatie van deze raamopdrachten kunnen de volgende cijfers worden geplaatst (in miljoenen franken) :

tent et voudrait obtenir une liste des travaux déjà réalisés et de ceux restant à exécuter.

Quels contrats envisage-t-on ?

Quelle est la philosophie du contrat-cadre et la crise a-t-elle modifié cette philosophie ?

Le Ministre répond que pour l'instant, plusieurs « contrats-cadres » sont en cours d'exécution à l'administration des voies hydrauliques, à savoir :

- l'agrandissement du port de Zeebrugge;
- la construction d'un barrage-tempête à Oosterweel;
- la construction d'un plan incliné à Strépy-Bracquegnies

Pour ce qui est de l'exécution de ces contrats-cadres, on peut citer les chiffres suivants (en millions de francs) :

|                                                                                      | Vastgelegd tot<br>31 december 1982<br>—<br>Engagé au<br>31 décembre 1982 | Nog vast te leggen<br>(prijsspeil 1983)<br>—<br>Encore à engager<br>(niveau de prix de 1983) | Totaal<br>—<br>Total |
|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| Haven Zeebrugge. — <i>Port de Zeebrugge</i> . . . . .                                | 34 461                                                                   | 27 900                                                                                       | 62 361               |
| Stormvloedkering Oosterweel. — <i>Barrage-tempête d'Oosterweel</i> . . . . .         | 645                                                                      | 28 397                                                                                       | 29 042               |
| Overtoom Strépy-Bracquegnies. — <i>Plan incliné de Strépy-Bracquegnies</i> . . . . . | 4 343                                                                    | 3 000                                                                                        | 7 343                |

Op dit ogenblik worden geen andere raamopdrachten in het vooruitzicht gesteld, tenzij voor de verbinding E5/E9 te Luik.

Eender welke regering zal zich steeds moeten laten leiden door de principes en de wettelijke bepalingen die aan de basis liggen van deze uitzonderlijke procedure.

Zoals reeds bij vorige parlementaire vragen beklemtoond werd, kan de procedure van het raamcontract alleen worden aangewend :

- bij uitzonderlijke kunstwerken wanneer er geen of weinig analoge voorbeelden bestaan;
- wanneer de uitwerking van een basisproject jaren voorbereidend studiewerk zou vragen;
- wanneer de uitwerking van een basisproject praktisch onmogelijk is ingevolge de vele technische onbekenden, die er trouwens oorzaak van zijn dat de theoretische projecten herhaaldelijk moeten worden gewijzigd en aangepast, omdat de werkhypothesen in de loop van de uitvoering onnauwkeurig en onjuist kunnen worden bevonden;
- wanneer het volstrekt noodzakelijk is de verantwoordelijkheden van de projectontwikkelaar en van de uitvoerder in één enkele opdracht samen te brengen;
- wanneer de vereiste vooruitgang en de continuïteit van de geplande werken de uitvoering in gedeelten bij opeenvolgende aanbestedingen onmogelijk maakt.

Pour l'instant, on n'envisage pas la conclusion d'autres contrats-cadres, si ce n'est pour la liaison E5/E9 à Liège.

N'importe quel gouvernement devra toujours se conformer aux principes et aux dispositions légales servant de base à cette procédure exceptionnelle.

Ainsi qu'il a déjà été souligné à l'occasion d'autres questions parlementaires, la procédure du contrat-cadre ne peut être suivie que dans les cas suivants :

- pour des ouvrages exceptionnels dont il n'existe pas ou guère d'exemples analogues;
- au cas où l'élaboration d'un projet de base exigerait une étude préparatoire de plusieurs années;
- lorsque l'élaboration d'un projet de base se révèle pratiquement irréalisable en raison des nombreux impondérables techniques, qui sont d'ailleurs à l'origine des modifications et des adaptations répétées à apporter aux projets théoriques parce que les hypothèses de travail peuvent se révéler imprécises et inexactes en cours d'exécution;
- lorsqu'il s'avère indispensable d'engager la responsabilité solidaire de l'auteur du projet et de la personne chargée de son exécution dans le cadre d'un marché unique;
- lorsque la nécessité d'avancer dans les travaux et de les continuer fait obstacle à une exécution en plusieurs phases par adjudications successives.

Als enige aanvaardbare filosofie op het stuk van raamopdrachten kan worden gesteld dat deze procedure een uitzondering moet blijven.

De procedure van de raamopdracht is crisis-ongevoelig. De verantwoording ervan volgt duidelijk uit de uitzonderlijke aard van de werken, niet uit de omvang of de dringendheid ervan.

#### *Omschakeling van aannemingsbedrijven*

De Minister heeft herhaaldelijk verklaard dat het bijna gedaan is met de grote infrastructuurwerken in ons land.

Kan hij iets mededelen omtrent de initiatieven die hij genomen heeft om de omschakeling te doen van grote aannemersbedrijven, die zich bezig hielden met de infrastructuurwerken?

Hierop wordt geantwoord dat, vermits dit ambitieuze programma van de infrastructuurwerken zowel wat betreft wegen, autowegen, havens, waterlopen, enz. in een fase van voltooiing geraakt, het inderdaad noodzakelijk is voor de grote aannemersbedrijven die zich bezig hielden met infrastructuurwerken zich te bezinnen over hun verdere toekomst.

De volumes aan infrastructuurwerken in ons land, die gedurende vele jaren jaarlijks werden uitgevoerd, zullen in de toekomst waarschijnlijk nooit meer gehaald worden, zodat de bestaande overcapaciteit op het huidig ogenblik niet meer zal benut worden.

Het spreekt natuurlijk vanzelf dat de Minister van Openbare Werken zelf geen initiatieven kan nemen om de bedrijven om te schakelen. Het is inderdaad zo dat dit in het bedrijf zelf moet gebeuren en dat de taak van een Minister erin moet bestaan de aannemersbedrijven raad te geven.

De Minister heeft reeds herhaaldelijk gezegd dat het voor hem noodzakelijk is dat overgeschakeld wordt naar kleinere werken; dat bestaande overcapaciteiten moeten afgebouwd worden; dat een overschakeling naar onderhoudswerken noodzakelijk is. De Minister heeft ook reeds herhaaldelijk de aandacht getrokken op het feit dat het nodig is dat onze bedrijven zich gaan toelagen op de exportmarkt.

Te dien einde heeft de Minister zich reeds enkele malen naar het buitenland begeven en werden in het Departement door topambtenaren en kabinetsmedewerkers, binnen het kader van de V.Z.W. BELCOTEC, ook reizen gemaakt om te trachten de aannemersfirma's morele steun te geven en de nodige contacten te leggen in de derde-wereld landen.

#### *Aanneming in kleinere loten*

Met omzendbrief van de heer Eerste Minister werd opdracht gegeven de werken in kleinere schijven op te delen.

La seule philosophie acceptable en cette matière est que cette procédure doit rester l'exception.

La procédure du contrat-cadre ne subit pas les conséquences de la crise. Il est manifeste qu'elle trouve sa justification dans le caractère exceptionnel des travaux et non dans leur importance ni dans leur degré d'urgence.

#### *Reconversion d'entreprises de travaux publics*

Le Ministre a déclaré à plusieurs reprises que les grands travaux d'infrastructure sont presque achevés dans notre pays.

Peut-il donner des précisions sur les initiatives qu'il a prises pour assurer la reconversion d'importantes entreprises qui avaient été chargées d'exécuter ces travaux d'infrastructure?

Le Ministre répond que comme ce programme ambitieux de travaux d'infrastructure dans les secteurs routier, autoroutier, portuaire, des voies hydrauliques, etc. entre dans sa phase terminale, il faut en effet que les grandes entreprises qui exécutaient ces travaux réfléchissent à leur avenir.

On n'atteindra probablement jamais plus à l'avenir les volumes de travaux d'infrastructure qui, pendant de nombreuses années, ont été exécutés annuellement dans notre pays, de sorte que la surcapacité existante ne pourra plus être utilisée.

Il va sans dire que le Ministre des Travaux publics ne peut prendre aucune initiative personnelle pour assurer la reconversion de ces entreprises. Celles-ci doivent en effet s'acquitter elles-mêmes de cette tâche et le rôle d'un Ministre doit être de les conseiller dans cette matière.

Le Ministre a déjà dit à plusieurs reprises qu'il lui paraissait nécessaire que les entreprises se reconvertissent en vue d'exécuter des travaux de moindre envergure, que les surcapacités existantes devaient être éliminées et que les entreprises devaient désormais axer leur activité sur les travaux d'entretien. Par ailleurs, le Ministre a déjà attiré plusieurs fois l'attention sur le fait que nos entreprises doivent concentrer leurs efforts sur l'exportation.

A cet effet, le Ministre s'est déjà rendu plusieurs fois à l'étranger tandis que des fonctionnaires supérieurs et que des collaborateurs du cabinet ont déjà fait plusieurs voyages dans le cadre de l'A.S.B.L. BELCOTEC pour apporter un soutien moral aux firmes et établir les contacts nécessaires dans les pays du tiers monde.

#### *Travaux réalisés en tranches moins importantes*

Dans une circulaire, le Premier Ministre a ordonné que les travaux soient répartis en tranches moins importantes.

Een commissaris wenst te vernemen welke werken zullen gesplitst worden. Wat zal het gevolg zijn voor de K.M.O.'s en wat voor de grote aannemers ?

De omzendbrief van 31 januari 1983 gaat uit van de heer Eerste Minister, namelijk « Overheidsopdrachten — splitting van projecten in minder grote projecten ». Deze omzendbrief houdt enkel richtlijnen in waarmee rekening kan gehouden worden.

Welke werken hiervoor in aanmerking komen is a priori moeilijk te bepalen zonder voorafgaandelijk het programma, de ligging en de ontwerp-methodiek van de bouwwerken te kennen.

De opsplitsing van studies voor de aanbesteding moet steeds met bijzonder overleg geschieden en is niet nieuw in de bouwwereld. Deze procedure werd reeds menigvuldig toegepast. Zo werden voor het Academisch Ziekenhuis te Antwerpen met 100 aannemers en meer dan 300 leveranciers afzonderlijke contracten met het departement afgesloten.

Kleine eenheden zoals rijkswachtbrigades en postkantoren met een orde van grootte van 20 à 30 miljoen zijn aangegeven de huidige procedures te behouden die bestaan uit één lot ruwbouw en voltooiing en vervolgens goed geprogrammeerde afzonderlijke aanbestedingen voor de centrale verwarming, elektriciteit, telefonie en eventueel liften.

De beperktheid van de kredieten voorbehouden voor de Regie der Gebouwen verplicht de Minister zelfs de splitting van sommige projecten door te voeren, om bepaalde regio's en provincies niet als minder-bedeelden te behandelen om zo de tewerkstelling in bepaalde provincies in de hand te werken.

Tevens worden in de mate van de mogelijkheden bepaalde ontwerpen, namelijk deze met een repetitief of industrieel karakter), voorbehouden voor de offerte-aanvraag of wedstrijdaanbesteding, dit om de geïndustrialiseerde firma's de mogelijkheid te bieden hun bedrijven in activiteit te houden.

Bij dergelijke aanbestedingen is de hoofdaannemer tevens coördinator en verantwoordelijk voor de diverse technieken, waarvoor hij gehouden is beroep te doen op erkende onderaannemers. Deze wijze van offerteaanvragen moet zijn levenskansen blijven behouden daar zij in het verleden het bewijs heeft geleverd de meest creatieve inbreng van de onderneming te zijn.

\*\*

Zelfs grotere ontwerpen zijn een noodzaak als het programma en de dringendheid der behoeften dit noodzakelijk maakt. Hiervoor is de globale aanbesteding aanbevolen, doch zonder de bijzondere technieken.

Un commissaire aimerait savoir quels travaux seront répartis en tranches. Quelles seront les conséquences de cette procédure pour les P.M.E. et pour les gros entrepreneurs ?

La circulaire du 31 janvier 1983 intitulée « Marchés publics — répartition de projets en projets moins importants » émane du Premier Ministre. Cette circulaire se borne à énoncer des directives dont on peut tenir compte.

Il est malaisé de dire à priori quels travaux entrent en ligne de compte, sans connaître préalablement le programme et la localisation des travaux ainsi que la méthode suivie pour les réaliser.

La décision de procéder à des études distinctes pour la mise en adjudication doit toujours être prise après mûre réflexion; cette procédure n'est pas une innovation dans le secteur de la construction et a déjà été appliquée à diverses reprises. C'est ainsi que pour l'hôpital universitaire d'Anvers, le département a conclu des contrats distincts avec 100 entrepreneurs et plus de 300 fournisseurs.

Pour la construction de petites entités destinées à héberger par exemple des brigades de gendarmerie et des bureaux de poste et dont le coût est de 20 à 30 millions, il est indiqué de s'en tenir aux procédures actuelles qui prévoient l'adjudication en un seul lot du gros œuvre et des travaux de parachèvement et, à un second stade, plusieurs adjudications distinctes correctement programmées pour le chauffage central, l'électricité, le placement du téléphone et éventuellement d'ascenseurs.

Comme les crédits réservés à la Régie des Bâtiments sont limités, le Ministre se voit même dans l'obligation de scinder certains projets, afin de ne pas désavantager certaines régions et provinces et de favoriser la création d'emplois dans certaines provinces.

Par ailleurs, certains projets présentant un caractère répétitif ou industriel sont réservés dans la mesure du possible à la procédure d'appel d'offres ou d'appel d'offres sous la forme de concours, afin de permettre aux firmes industrialisées de poursuivre leur activité.

Dans le cadre de tels appels d'offres, l'entrepreneur principal est à la fois responsable de la coordination et de la mise en œuvre des différentes techniques, pour laquelle il est tenu de faire appel à des sous-traitants agréés. Il faut que cette procédure d'appel d'offres puisse continuer à être appliquée parce que l'expérience a montré qu'elle a été dans le passé le meilleur moyen de stimuler l'effort de créativité des entreprises.

\*\*

Lorsque le programme et le caractère urgent des besoins l'impose, il faut même envisager la mise en œuvre de projets de plus grande envergure. Pour les réaliser, il est indiqué de recourir à l'adjudication globale sans prévoir toutefois le recours à des techniques particulières.

Het lijkt de Minister onmogelijk de grotere aannemers te verplichten of het hun onmogelijk te maken nog in te schrijven in de orde van grootte waarin zij een erkenning bezitten; het zou een aftakeling betekenen voor hun kaderpersoneel, een inkrimping van hun materieel potentieel en zou zo de bedrijven die het meest geschikt zijn om aan export te doen beletten hun structuur en referenties te behouden om zich waar te maken op de buitenlandse markt.

\*\*

Daarom is een oordeelkundige beslissing bij de opsplitsing van bepaalde projecten van kapitaal belang.

Zij moeten genomen worden rekening gehouden met volgende elementen :

1. de ter beschikking gestelde kredieten (evenredig naar de regio's en naar de provincies);
2. de budgettaire planning moet mogelijk zijn over meerdere jaren (om een opsplitsing mogelijk te maken en noodzakelijke vastleggingen te blokkeren voor werken die maar na de ruwbouw moeten uitgevoerd worden);
3. de verscheidenheid in orde van grootte en de wijze van aanbesteding moeten behouden blijven en dit om de levenskansen van de K.M.O.'s en grote aannemers te vrijwaren;
4. de opsplitsing of wijze van gunning mag de creativiteit en de structuur van onze ondernemingen niet in het gevaar brengen;
5. de technische vernieuwing van de onderneming mag niet aangetast worden.

\*\*

#### *Belgische aannemers in het buitenland*

De promotie van de Belgische onderneming in het buitenland is zeker in de huidige crisisperiode, bijzonder belangrijk.

Wat wordt ter zake ondernomen en wat is de weerslag voor de bouwsector ?

In het raam van een doelbewuste intensifiëring van de bestaande politieke middelen waarover wij beschikken en teneinde de technische bekwaamheid van de studiebureaus en de kundigheid van de Belgische bouwbedrijven in het buitenland te accentueren heeft de Minister persoonlijk zendingen in het buitenland volbracht.

Bij deze bezoeken werd hij niet enkel vergezeld door ter zake zeer bekwame ambtenaren van zijn bestuur maar ook door vertegenwoordigers van Belgische ondernemingen die reeds een zekere ervaring hadden van grote werken in het buitenland of die daarin geïnteresseerd zijn.

De bedoeling van deze zending was de wetenschappelijke en technische bekwaamheid waarover België beschikt inzake wegenwerken, werken van burgerlijke bouwkunde en natuur-bouwkundige werken in het buitenland kenbaar te maken.

Het is evident dat de bouwsector zelf de uitvoer zal moeten organiseren waarbij de overheid de nodige steun kan geven

Il paraît impossible au Ministre d'imposer une obligation aux gros entrepreneurs ou de leur interdire d'encore soumissionner pour le type de travaux pour lequel ils sont agréés; une telle politique entraînerait en effet une réduction de leur personnel ainsi que de leur matériel potentiel de sorte que les entreprises les mieux armées pour exporter ne seraient plus en mesure de maintenir leur structure et leurs références pour conquérir de nouveaux créneaux sur les marchés étrangers.

\*\*

C'est pourquoi il est capital de prendre une décision judiciaire en ce qui concerne la répartition de certains projets.

Ces décisions doivent être prises compte tenu des éléments suivants :

1. les crédits mis à disposition (de manière proportionnelle selon les régions et les provinces);
2. sur le plan budgétaire, les activités doivent pouvoir être programmées sur plusieurs années (pour qu'on puisse scinder certains projets et bloquer des engagements non nécessaires pour des travaux qui ne doivent être exécutés qu'après le gros œuvre);
3. l'éventail des ordres de grandeur et des divers types d'attribution de marchés doivent être maintenus pour laisser toutes leurs chances aux P.M.E. et aux gros entrepreneurs;
4. le fractionnement des marchés ou le système d'attribution ne peut compromettre la créativité ni la structure de nos entreprises;
5. il ne peut être porté atteinte aux innovations techniques de l'entreprise.

\*\*

#### *Entrepreneurs belges à l'étranger*

La promotion des entreprises belges à l'étranger revêt une importance particulière, surtout dans la période de crise que nous connaissons actuellement.

Quelles initiatives prend-on dans ce domaine et quelles en sont les retombées pour le secteur de la construction ?

Dans le cadre de l'intensification de la mise en œuvre des instruments politiques existants et dans le but de valoriser les capacités techniques des bureaux d'études et le savoir-faire des entreprises belges de la construction, le Ministre s'est rendu personnellement à l'étranger.

Lors de ces voyages, il était accompagné non seulement des membres de son Administration particulièrement versés en la matière mais également de représentants d'entreprises belges possédant déjà une expérience certaine des grands travaux à l'étranger et intéressées par des projets.

Le but de ces missions était de faire connaître à l'étranger le savoir-faire et les possibilités techniques et scientifiques dont la Belgique dispose en matière de travaux routiers, de génie civil et de travaux hydrauliques.

Il incombe évidemment au secteur de la construction d'organiser l'exportation de ces travaux. Les pouvoirs publics

zoals bijvoorbeeld door staatswaarborgen te verlenen aan landen voor de realisatie van bepaalde ontwerpen, door de prospectie in het buitenland te steunen.

Als onmiddellijk gevolg van deze reizen werd een werkgroep opgericht belast met het onderzoek van het soort steun dat aan de betrokken sector zou kunnen verleend worden waarbij bijzondere aandacht verleend wordt aan de toegang van de kleine en middelgrote ondernemingen tot de buitenlandse markt. Er werden reeds aanmerkelijke resultaten bereikt, wat het nut van dergelijke opdrachten bewijst.

#### *Internationale concurrentie*

De Belgische markt zou volgens een lid moeten worden beschermd tegen vreemde ondernemingen. Herziening van de wetgeving op de overheidsopdrachten zou zich derhalve opdringen.

De Minister vestigt echter eerst en vooral de aandacht op het feit dat het totaal van de aanbestedingen, toegewezen aan ondernemingen die hun maatschappelijke zetel niet in België hebben, niet moet overschat worden. Bovendien heeft ons land de verplichting tot het naleven van de Europese richtlijnen, zoals deze van 26 juli 1971, inzake de coördinatie van de procedures voor het toewijzen van overheidsopdrachten van werken; alsook de directief van 26 juli 1972 inzake de modaliteiten en publikatievoorwaarden van berichten met betrekking tot overheidsopdrachten en concessies van openbare werken in het *Officieel Bulletin* van de Gemeenschappelijke Markt, en de directief van 17 december 1969 betreffende de levering van produkten aan de Staat, aan zijn territoriale collectiviteiten en aan de morele personen van publiek recht, en tenslotte de directief van 21 december 1976 houdende coördinatie der toekenningsprocedures van overheidsopdrachten van leveringen.

Het kabinet werd belast met de studie van de hervorming van de wet van 14 juli 1976 en met het onderzoek van opties die mochten toelaten de problemen op te lossen die zich thans stellen inzake het toekennen van overheidsopdrachten. Het gaat er inderdaad om een procedure te vinden die toelaat het hoofd te bieden aan het steeds frekwenter indienen van abnormale prijzen bij aanbestedingen, en het mogelijk maakt de opdrachten toe te vertrouwen aan de beste prijs en dit met eerbiediging van de Europese Reglementering.

De belangrijkheid en de complexiteit van deze aangelegenheid rechtvaardigen de grondige en ernstige studies die werden aangevat. Gehoopt wordt in de komende maanden concrete voorstellen te kunnen indienen.

#### *Geschillen*

Omtrent de hangende geschillen tussen het Bestuur en de aannemers over betwiste eindafrekeningen werd in de Commissie om nadere toelichting verzocht.

De Minister heeft reeds twee maatregelen getroffen om zo spoedig mogelijk het aantal problemen waarmee zijn departement geconfronteerd wordt met betrekking tot het volumineuze dossier « geschillen » op te lossen.

pourront lui procurer l'assistance nécessaire, notamment en accordant la garantie de l'Etat aux pays désirant réaliser certains projets et en favorisant la prospection à l'étranger.

Suite à ces voyages, un groupe de travail a été constitué en vue d'examiner les différentes possibilités d'appui au secteur concerné, une attention particulière devant être accordée à l'accès des P.M.E. au marché extérieur. Des résultats appréciables ont déjà pu être obtenus, ce qui démontre l'utilité de ce genre de mission.

#### *Concurrence internationale*

Un membre estime que le marché belge devrait être protégé contre les entreprises étrangères. Il s'imposerait donc de revoir la législation sur les marchés publics.

Le Ministre attire d'abord l'attention sur le fait que le nombre total de travaux adjugés à des entreprises n'ayant pas leur siège social en Belgique ne doit pas être surestimé. De plus, notre pays est tenu de respecter les directives européennes, notamment la directive du 26 juillet 1971 portant sur la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, la directive du 26 juillet 1972 relative aux modalités et conditions de publication des avis de marchés et de concessions de travaux publics au *Journal officiel* des Communautés européennes, la directive du 17 décembre 1969 concernant les fournitures de produits à l'Etat, à ses collectivités territoriales et aux personnes morales de droit public et, enfin, la directive du 21 décembre 1976 portant coordination des procédures de passation des marchés publics de fournitures.

Le cabinet a été chargé d'étudier une réforme de la loi du 14 juillet 1976 et d'examiner différentes options qui devraient permettre de résoudre les problèmes d'attribution des marchés qui se posent actuellement. Face à la pratique de plus en plus fréquente qui consiste à soumissionner à des prix anormaux, il s'agit, en effet, de trouver une procédure qui permette d'attribuer les marchés au meilleur prix tout en respectant la réglementation européenne.

L'importance et la complexité de la matière justifie les études approfondies et sérieuses qui ont été entamées. Nous espérons pouvoir faire des propositions concrètes dans les six mois à venir.

#### *Litiges*

Des précisions ont été demandées en Commission au sujet des litiges à propos du compte final entre l'Administration et les entrepreneurs.

Le Ministre a déjà pris deux mesures tendant à résoudre dans les meilleurs délais les multiples problèmes que le volumineux dossier des litiges pose au département.

Een eerste maatregel was de noodzakelijke instructies te geven opdat — in de mate dat het dossier het toelaat — de geschillen op minnelijke wijze zouden geregeld worden.

Een tweede maatregel bestond in de oprichting van een geschillencommissie waar op voorstel van de betrokken directeur-generaal, of op voorstel van de directeur-generaal van de Algemene Technische Diensten, ieder geschil kan worden onderworpen van aard om een belangrijk probleem te kunnen scheppen, ofwel een geschil dat nog niet aan de hoven of rechtbanken of het Hoog Comité van Toezicht aanhangig werd gemaakt en waarvan de juridische dienst van de aannemingen kennis heeft, of nog, maar dan uitzonderlijk, een geschil dat reeds aan deze instanties werd onderworpen. Het gemeenschappelijk standpunt dat deze Commissie dan inneemt moet de Minister dan in de mogelijkheid stellen aan de betrokken onderneming een voorstel tot regeling voor het geschil te doen.

Het oprichten van deze Commissie is slechts een eerste poging om een snelle regeling van de geschillen mogelijk te maken. Nu ze reeds een aantal maanden werkt kunnen reeds enkele lessen getrokken worden onder meer inzake de tegenstelbaarheid van het onderzoek in de schoot van de Commissie. De huidige omzendbrief voorziet immers niet in de mogelijkheid voor de aannemer om zelf zijn dossier te verdedigen. De omzendbrief zal dus binnenkort in die zin worden herzien.

De Minister blijft ervan overtuigd dat deze twee maatregelen een progressieve regeling van een groot aantal geschillen mogelijk moeten maken, zodat we binnen afzienbare tijd terug naar een normale toestand inzake de geschillen gaan.

Hij verklaart dat er, toen hij op het departement kwam, voor meer dan 20 miljard frank betwiste dossiers op een oplossing lagen te wachten. Na anderhalf jaar is een groot gedeelte daarvan geregeld kunnen worden. Hij merkt evenwel op dat die geschillen voor bijna 6 miljard voor rekening van de Gewesten blijken te zijn (hoofdzakelijk stedenbouw en ruimtelijke ordening).

#### *Personeel - Aanwerving*

Wat is het beleid van de Minister inzake de aanwerving van personeel.

Hoe ver staat het met de regularisatie van het personeel ?

De Minister heeft een voorstel tot de aanwerving van 109 ambtenaren (waarvan 55 van de Nederlandse en 54 van de Franse taalrol) ingediend. Zij moeten aangeworven worden binnen de perken van de personeelsformatie en de begroting, op zodanige wijze dat de goede werking van de diensten verzekerd blijft.

Deze voorstellen omvatten : 22 ambtenaren van niveau I, 15 ambtenaren van niveau II, 8 van niveau III en 64 van niveau IV.

Deze voorstellen werden gunstig geadviseerd door de Commissie voor Selectieve Wervingen en werden voor beslissing overgemaakt aan het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie.

Une première mesure a consisté à donner les instructions nécessaires pour que les litiges soient réglés par voie transactionnelle quand l'état du dossier le permet.

La deuxième mesure a été la création d'une Commission des litiges à laquelle peut être soumis, sur proposition du directeur général concerné ou du directeur général des Services techniques généraux, tout litige susceptible de déboucher sur un problème important, ou un litige qui n'a encore été porté ni devant les cours et tribunaux ni devant le Comité supérieur de contrôle et dont le service juridique des marchés se trouve saisi, ou encore, mais à titre exceptionnel, un litige déjà porté devant ces instances. La position commune définie par cette Commission devrait permettre de proposer à l'entreprise concernée une solution au différend ou au litige.

Cette commission, qui n'est qu'un premier essai de règlement rapide des litiges et qui fonctionne maintenant depuis quelques mois, a déjà permis de tirer quelques enseignements, notamment quant au caractère contradictoire de l'instruction du dossier au sein de la Commission même. En effet, la circulaire actuelle ne prévoit pas la possibilité pour l'entrepreneur de défendre lui-même son dossier à la Commission. La circulaire sera prochainement revue dans ce sens.

Le Ministre reste convaincu que ces deux mesures devraient permettre de résoudre progressivement bon nombre de litiges et d'en revenir à terme à une situation normale.

Il déclare encore qu'à son arrivée au département, des dossiers litigieux pour plus de 20 milliards de francs attendaient toujours une solution. Après un an et demi d'efforts, une partie de ces dossiers ont pu être réglés. Il fait cependant remarquer que, pour près de 6 milliards, il apparaît que ces litiges seraient à charge des Régions (urbanisme et aménagement du territoire principalement).

#### *Personnel - Recrutement*

Quelle est la politique du Ministre en matière de recrutement de personnel ?

Où en est-on en ce qui concerne la régularisation du personnel ?

Le Ministre a proposé le recrutement de 109 agents (dont 55 du rôle linguistique néerlandais et 54 du rôle linguistique français). Ils doivent être engagés dans les limites du cadre organique et du budget, de manière que le bon fonctionnement des services reste assuré.

Ces propositions concernent : 22 agents du niveau I, 15 de niveau II, 8 de niveau III et 64 de niveau IV.

Un avis favorable a été émis à leur sujet par la Commission pour les recrutements sélectifs et elles ont été transmises pour décision au Comité ministériel de coordination économique et sociale.

Bovendien, en dat in toepassing van de beslissing van het M.C.E.S.C. van 14 oktober 1982, is het departement overgegaan tot de aanwerving van statutaire ambtenaren ter vervanging van de niet-statutaire (tewerkgestelde werklozen) naarmate het Vast Wervingssecretariaat laureaten van de wervingsexamens levert.

Langs deze weg, van nu tot op het einde van dit jaar zullen 86 ambtenaren in dienst treden (43 N en 43 F), 5 van niveau I, 7 van niveau II, 20 van niveau III en 54 van niveau IV.

Op 30 maart 1983 werden reeds 7 ambtenaren aangeworven, 23 treden in dienst op 1 april 1983 en 4 op 16 april 1983.

Daarenboven, in een poging om een efficiënte bijdrage te leveren in de strijd tegen de werkloosheid, worden regelmatig, in functie van de toegelaten quota, R.V.A.-stagiairs aangeworven.

Tenslotte, wat betreft de regularisatie van het personeel, dient nog de aandacht gevestigd op het feit dat er nog 4 wachters (niveau 4) dienen geregulariseerd te worden te Alde Biesen; dit zal gebeuren wanneer deze betrekkingen kunnen vacant verklaard worden.

#### Personeel - Overheveling

Een lid wil vernemen hoeveel personeelsleden, met afdeling per directie en per niveau, overgeheveld werden naar de gewestelijke administratie, en dit met aanduiding van het landsgedeelte van reffectatie.

De Minister verstrekt daarop volgende inlichtingen :

De plus, en application de la décision du C.M.C.E.S. du 14 octobre 1982, le département procède à l'engagement d'agents statutaires en remplacement d'agents non statutaires (chômeurs mis au travail) et ce au fur et à mesure que le Secrétariat permanent de recrutement lui envoie des lauréats d'examen.

Par ce biais et d'ici la fin de l'année, 86 agents (43 N et 43 F), dont 5 du niveau I, 7 du niveau II, 20 du niveau III et 54 du niveau IV seront entrés en service.

Au 30 mars 1983, 7 agents ont déjà été recrutés, tandis que 23 agents entrent en service le 1<sup>er</sup> avril 1983 et 4 le 16 avril 1983.

En outre, dans le souci de contribuer efficacement à la lutte contre le chômage, le département recrute régulièrement des stagiaires O.N.Em., et ce en respectant le quota autorisé.

Pour ce qui est enfin de la régularisation du personnel, il y a lieu de signaler qu'il faut encore régulariser 4 gardiens (niveau IV) à Alde Biesen; ils le seront dès que les emplois qu'ils occupent pourront être déclarés vacants.

#### Personnel - Transferts

Un membre aimerait savoir quel est le nombre d'agents transférés à l'administration régionale en mentionnant la section, par direction et par niveau, et dans quelle région du pays ils ont été réaffectés.

Le Ministre fournit à cet égard les informations suivantes :

|                                                                                                                                     | Niveau 1 | Niveau 2 | Niveau 3 | Niveau 4 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|
| <b>Vlaams Gewest. — Région flamande :</b>                                                                                           |          |          |          |          |
| Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening. — <i>Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire</i> . . . | 94       | 121      | 88       | 27       |
| Bestuur voor de Huisvesting. — <i>Administration du Logement</i> . . .                                                              | 6        | 37       | 17       | 5        |
| Bestuur van de Gesubsidieerde Werken. — <i>Administration des Travaux subsidiés</i> . . .                                           | 14       | 13       | 19       | 3        |
| Dienst der Polders. — <i>Service des Polders</i> . . .                                                                              | 1        | 7        | —        | 1        |
| <b>Brussels Gewest. — Région bruxelloise :</b>                                                                                      |          |          |          |          |
| Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening. — <i>Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire</i> . . . | 16       | 9        | 4        | 2        |
| Bestuur voor de Huisvesting. — <i>Administration du Logement</i> . . .                                                              | 2        | 2        | 2        | 1        |
| Bestuur van de Gesubsidieerde Werken. — <i>Administration des Travaux subsidiés</i> . . .                                           | 4        | 3        | 7        | 2        |
| <b>Waa's Gewest. — Région wallonne :</b>                                                                                            |          |          |          |          |
| Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening. — <i>Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire</i> . . . | 46       | 76       | 61       | 19       |
| Bestuur voor de Huisvesting. — <i>Administration du Logement</i> . . .                                                              | 6        | 20       | 12       | 4        |
| Bestuur van de Gesubsidieerde Werken. — <i>Administration des Travaux subsidiés</i> . . .                                           | 15       | 27       | 21       | 4        |

Voor de diensten die gedeeltelijk geregionaliseerd worden, is nog geen beslissing genomen daar de personeelsformatie van de Gewesten nog niet vastgesteld is.

Pour les services partiellement régionalisés aucune décision n'a été prise jusqu'à présent, étant donné que le cadre organique des Régions n'a pas encore été fixé.

*Personeel gedetacheerd naar Ministeriële kabinetten*

De bezorgdheid wordt geuit dat een steeds groter aantal personeelsleden van de departementen en van de erbij aanleunende parastatalen worden gedetacheerd naar ministeriële kabinetten.

Voor het Parlement is de budgettaire weerslag ervan niet meetbaar, aangezien de salarissen van ambtenaren, van het ministerie gedetacheerd, niet in de kabinetsbegrotingen worden opgenomen.

Een lid wenst het aantal personeelsleden van Openbare Werken te kennen die gedetacheerd zijn naar ministeriële kabinetten.

De Minister deelt mee dat er van zijn Departement 91 personeelsleden werden gedetacheerd naar ministeriële kabinetten, naar de parastatale instellingen (Dienst voor de Scheepvaart, *Office de la Navigation*, Wegenfonds en de Regie der Gebouwen) zijn dat er 66.

De herkomst is als volgt :

*Personnel détaché dans les cabinets ministériels*

Plusieurs membres font état de leurs préoccupations à propos du nombre croissant de fonctionnaires de départements et de parastataux du même secteur qui sont détachés dans des cabinets ministériels.

Le Parlement ne peut pas en mesurer l'incidence budgétaire, étant donné que les salaires des fonctionnaires détachés par le Ministère ne figurent pas dans les budgets des cabinets.

Un membre aimerait connaître le nombre d'agents des Travaux publics détachés dans les cabinets ministériels.

Le Ministre répond que 91 agents de son Département sont détachés dans des cabinets ministériels, et 66 viennent des parastataux (*Office de la Navigation*, *Dienst voor de Scheepvaart*, Fonds des Routes et Régie des Bâtiments).

Leur provenance se répartit comme suit :

|                                                                    | Niveau I | Niveau II | Niveau III | Niveau IV |
|--------------------------------------------------------------------|----------|-----------|------------|-----------|
| Departement Openbare Werken. — <i>Ministère Travaux publics</i> N  | 3        | 18        | 8          | 22        |
| Parastatale Instellingen. — <i>Organismes parastataux</i> :        |          |           |            |           |
| Dienst voor de Scheepvaart. — <i>Office de la Navigation</i> . . N | 1        | 1         | 1          | —         |
| Dienst voor de Scheepvaart. — <i>Office de la Navigation</i> . . F | 1        | 3         | —          | 1         |
| Wegenfonds. — <i>Fonds des Routes</i> . . . . . N                  | 4        | 9         | 7          | 6         |
| Wegenfonds. — <i>Fonds des Routes</i> . . . . . F                  | 2        | 5         | 6          | 2         |
| Regie der Gebouwen. — <i>Régie des Bâtiments</i> . . . . . N       | 2        | 8         | 1          | —         |
| Regie der Gebouwen. — <i>Régie des Bâtiments</i> . . . . . F       | 1        | 3         | 1          | 1         |

*Personeel*

Overheveling van het personeel van de E 3 wordt geregeld met een besluit in toepassing van de wet op de bijzondere machten.

Welke justificatie geeft de Minister voor de afschaffing van de vergoeding van 10 p.c. voor de personeelsleden van de E 3 ?

Bij koninklijk besluit nr. 183 zijn de personeelsleden van de Intercommunale E 3 naar het Wegenfonds overgeheveld en er in vast verband benoemd.

Dientengevolge zijn ze onderworpen :

1° administratief aan het koninklijk besluit van 8 januari 1973 tot vaststelling van het statuut van het personeel van sommige instellingen van openbaar nut;

*Personnel*

Le transfert du personnel de l'E 3 est réglé par un arrêté pris en application de la loi sur les pouvoirs spéciaux.

Comment le Ministre justifie-t-il la suppression de l'allocation de 10 p.c. dont bénéficiait le personnel de l'E 3 ?

Par arrêté royal n° 183, les agents de l'Intercommunale E 3 ont été transférés au Fonds des Routes et nommés à titre définitif.

De ce fait, ils sont soumis :

1° administrativement, à l'arrêté royal du 8 janvier 1973 fixant le statut du personnel de certains organismes d'intérêt public;

2° pecuniair aan het koninklijk besluit van 8 januari 1973 houdende bezoldigingsregeling van het personeel van sommige instellingen van openbaar nut.

In toepassing van voormelde bepalingen kon het behoud van de vergoeding van 10 pct. niet verder worden verantwoord.

#### *Personeel - Produktiviteitspremies*

De vraag wordt gesteld of het stelsel van de produktiviteitspremies voor ingenieurs moet worden behouden. En of uitbreiding van het stelsel tot andere graden zich niet opdringt.

De Minister deelt mede dat de uitbreiding van het stelsel van de produktiviteitspremies tot andere ambtenaren dan de ingenieurs, sedert 1974 het onderwerp uitmaakt van een studie in de schoot van een werkgroep, opgericht bij het Ministerie van Openbaar Ambt. Deze werkgroep heeft zich nog niet uitgesproken dienaangaande.

Aangaande het behoud van de premie, toegestaan aan de burgerlijke ingenieurs, heeft de Minister zich bij herhaling in gunstige zin uitgesproken.

Men mag immers niet uit het oog verliezen dat de globale vergoedingen van de burgerlijke ingenieurs van de steden, van de provincies en van de parastatalen altijd hoger zijn geweest dan de vergoedingen van hun collega's van Openbare Werken. De toegestane premies compenseren dit verschil in vergoeding.

Deze vergoedingen schijnen nog meer gerechtvaardigd wanneer men het verschil vergelijkt tussen de vergoedingen van de private sector met die van de publieke sector.

Sommigen zullen zich beroepen op het aantal werkloze ingenieurs en dus op de aanwervingsfaciliteiten om de afschaffing van deze premies voor te stellen.

Welnu, het aantal werkloze ingenieurs moet op het einde van het jaar in beschouwing worden genomen, wanneer de gediplomeerden een betrekking hebben kunnen vinden. Dit aantal evolueert weinig : het bedroeg 603 in 1977 en 785 in 1981. Deze toestand is ver van ernstig omdat in vergelijking met 1977 de verhoging slechts 30 p.c. bedraagt, terwijl ze 67 pc.. bedraagt voor het geheel der universitaireren. In verhouding tot de 20 000 burgerlijke ingenieurs van het land, vertegenwoordigen deze werklozen slechts 0,39 pct.

Bovendien zou het verminderen van de wedde van diegenen die de ruggespraak vormen van het departement slechts leiden, onder het mom van een bedrieglijke economie, tot een diepe ontmoediging van de kaders van het departement, hetgeen op termijn een vergissing zou blijken.

Tenslotte, één van de beweegredenen van diegenen die, vermoedelijk slecht voorgelicht, deze premies willen afschaffen, is dat de burgerlijke ingenieurs er belang zouden bij hebben om dure werken te verwezenlijken omdat hun premies ervan afhangen.

2° pécuniairement, à l'arrêté royal du 8 janvier 1973 portant statut pécuniaire du personnel de certains organismes d'intérêt public.

L'allocation de 10 p.c. ne pouvait être maintenue en vertu des dispositions précitées.

#### *Personnel - Primes de productivité*

La question se pose de savoir si le système des primes de productivité dont bénéficient les ingénieurs doit être maintenu et si l'extension de la prime à d'autres grades ne s'impose pas.

Le Ministre déclare à ce propos que l'extension de la prime de productivité à d'autres agents que les ingénieurs, fait, depuis 1974, l'objet d'une étude au sein d'un groupe de travail constitué au Ministère de la Fonction publique. Ce groupe de travail ne s'est pas encore prononcé à ce sujet.

En ce qui concerne le maintien de la prime accordée aux ingénieurs civils, le Ministre s'est déjà prononcé à diverses reprises en sa faveur.

Il convient de rappeler que les rémunérations globales des ingénieurs civils des villes, des provinces et des organismes parastataux ont toujours été supérieures à celles de leurs collègues des Travaux publics. Les primes accordées compensent cette différence de rémunération.

Ces rémunérations paraissent plus justifiées encore si l'on compare l'écart existant entre les rémunérations du secteur privé et du secteur public.

Certains exciperont du nombre d'ingénieurs chômeurs et donc des facilités de recrutement pour proposer la suppression de ces primes.

Or, il faut considérer le nombre des ingénieurs chômeurs en fin d'année, lorsque les diplômés ont pu trouver un emploi. Ce nombre évolue peu, il était de 603 en 1977 et de 785 en 1981. La situation est loin d'être grave puisque par rapport à 1977, l'augmentation n'est que de 30 p.c. alors qu'elle est de 67 p.c. pour l'ensemble des universitaires. Par rapport aux 20 000 ingénieurs civils du pays, ces chômeurs ne représentent que 0,39 p.c.

De plus, diminuer, sous un prétexte fallacieux d'économies, la rémunération de ceux qui constituent l'épine dorsale du département ne peut entraîner qu'une profonde démotivation des cadres de ce département, ce qui s'avérerait, à terme, être une mauvaise chose.

Enfin, une des motivations de ceux qui, probablement sur la foi d'informations erronées, veulent supprimer ces primes, repose sur l'idée que les ingénieurs civils ont intérêt à lancer des travaux coûteux, puisque leurs primes en dépendent.

Er valt in de eerste plaats op te merken dat de inbreng van de ingenieurs beantwoordt aan het programma van het departement, dat onderworpen is aan de goedkeuring van het Parlement.

Een burgerlijke ingenieur is niet heer en meester over het begrotingsbedrag dat wordt besteed.

De burgerlijke ingenieurs dragen bij tot het beheer en de uitbreiding van het staatspatrimonium, het werk wordt hen opgelegd zonder dat ze er inspraak in hebben.

Er dient op gewezen dat de produktiviteitspremie beperkt is tot 10 pct. van de wedde, wat leidt tot, na aftrek van de belastingen, een meerwedde ten belope van 4,5 pct.

Daarenboven wordt deze produktiviteitspremie slechts toegekend op basis van een trimestrieel rapport, waarin de ingenieur die om een premie verzoekt zijn activiteiten dient te rechtvaardigen binnen het kader van de opgelegde economische maatregelen : opheffing van alle prestige-investeringen, vermindering van de kostbaarheidsnormen, ontwerpen van spaarzame projecten, verrechtvaardiging van de rentabiliteit der investeringen, bijzondere maatregelen met het oog op energiebesparing, opzoekingen om beter te voorzien in het onderhoud en de uitbating van het Staatspatrimonium, beheer van de doelstellingen binnen het kader van de budgettaire enveloppen die vrijwillig worden verminderd.

Tot besluit mag worden gesteld dat het toekennen van de produktiviteitspremie meer dan ooit gerechtvaardigd is door de huidige conjunctuur.

#### *Splitsing Waterbouwkundig Laboratorium Borgerhout*

Kan de Heer Minister duidelijke informatie verstrekken over de eventuele meer- en/of minkosten veroorzaakt door de opsplitsing van het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout ?

Welke zijn, voor ieder van de nieuwe instellingen, de personeelsformaties en de effectieve personeelsbezetting onder alle mogelijke stelsels van tewerkstelling ?

Bij het idee tot opsplitsing van het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout in twee afzonderlijke entiteiten : Borgerhout en Châtelet, lag het geenszins in de bedoelingen bijkomende investeringen toe te staan die het jaarlijks investeringsvolume bij een niet-opsplitsing zouden overschrijden.

De terreinen en de gebouwen waar het laboratorium van Châtelet is gevestigd behoorden toe aan de Staat.

De nieuwe hall die in aanbouw is vervangt die, welke bij niet-opsplitsing in Borgerhout had moeten gebouwd worden.

Hieronder volgt een overzicht van de werkingskosten van beide laboratoria.

1978 : 43,5 MF (kredieten op het budget voorzien, de oprichting van Châtelet was pas in december 1978 voorzien).

Il faut noter tout d'abord que le travail des ingénieurs s'inscrit dans le cadre du programme du département et que ce programme est subordonné à la sanction du Parlement.

Il faut savoir que l'ingénieur civil n'est pas seigneur et maître du montant des crédits budgétaires que l'on dépense.

Les ingénieurs civils participent à la gestion et à l'extension du patrimoine de l'Etat. Le travail leur est imposé sans que leur avis ne soit recueilli à cette occasion.

Il faut rappeler que la prime de productivité est limitée à 10 p.c. du traitement, ce qui fait, après déduction d'impôts, un supplément de l'ordre de 4,5 p.c.

En outre, cette prime de productivité n'est accordée qu'au vu d'un rapport trimestriel, dans lequel l'ingénieur sollicitant la prime doit justifier son activité dans le cadre des mesures d'économie imposées : suppression de tout investissement de prestige, réduction des normes dispendieuses, conception des projets dans un souci d'économie, justification de la rentabilité des investissements, mesures particulières en vue d'économiser l'énergie, recherches en vue de mieux assurer l'entretien et l'exploitation du patrimoine de l'Etat, gestion des objectifs dans le cadre d'enveloppes budgétaires volontairement contraignantes.

En conclusion, il est permis de dire que, dans la conjoncture actuelle, l'octroi de la prime de productivité est plus justifié que jamais.

#### *Scission du Laboratoire de recherches hydrauliques de Borgerhout*

Il a été demandé au Ministre de fournir des précisions au sujet de l'augmentation ou de la diminution des dépenses résultant de la scission du Laboratoire de recherches hydrauliques de Borgerhout.

Quels sont, pour chacune des nouvelles sections, les cadres et effectifs en personnel de tous les régimes d'emploi ?

Dans sa réponse, le Ministre a déclaré que lorsqu'on a envisagé de scinder le Laboratoire de Borgerhout en deux unités distinctes, Borgerhout et Châtelet, l'intention était de n'admettre aucun investissement supplémentaire dépassant le volume annuel d'investissement nécessaire en cas de non-scission.

Les terrains et les bâtiments où le laboratoire de Châtelet a été installé appartenaient à l'Etat.

Le nouveau hall en voie de construction remplace celui qui aurait dû être réalisé à Borgerhout en l'absence de scission.

Quant aux frais de fonctionnement des deux laboratoires, leur évolution se présente comme suit :

1978 : 43,5 MF (crédits inscrits au budget - la création de Châtelet n'étant prévue qu'en décembre 1978).

1979 : 66,5 MF (globaal krediet op budget voorzien, de twee afdelingen zijn operationeel geworden; de aangroei t.o.v. 1978 heeft te maken met bijkomende studies te Borgerhout).

1980 : 57,3 MF (47,6 Borgerhout, 9,7 Châtelet), 1980 is het eerste jaar waarin beide afdelingen een eigen budget hebben.

1981 : 58,3 MF (45,5 Borgerhout, 16,8 Châtelet).

1982 : 60,2 MF (44,6 Borgerhout, 15,6 Châtelet).

1983 : 63,6 MF (46,8 Borgerhout, 16,8 Châtelet), uitgetrokken in het begrotingsontwerp voor 1983.

Rekening houdend met de inflatie mag gesteld worden dat er geen aangroei qua werkingskosten geweest is sedert de afdeling Châtelet operationeel is geworden en de beide afdelingen hun eigen budgettaire verantwoordelijkheid dragen.

Ook wat de personeelsbezetting betreft kan men niet spreken van een meeruitgave. Het oorspronkelijk kader van het laboratorium te Borgerhout behelst in totaal 114 eenheden, terwijl het huidig personeelsbestand 89 eenheden telt. Dit effectief is onveranderd gebleven.

De personeelsformatie van Châtelet voorziet in totaal 48 eenheden, terwijl het huidig personeelsbestand pas nu 25 eenheden telt.

In vorige jaren bedroeg dit 18 personeelsleden en in het begin van zijn werking bedroeg het effectief van de sectie Châtelet slechts 11 eenheden.

De onderstaande tabel geeft een vergelijk tussen de personeelsformaties en de effectieven van beide secties.

1979 : 66,5 MF (crédit global prévu au budget, les deux laboratoires étant devenus opérationnels; l'augmentation des crédits par rapport à 1978 se rapporte à des études complémentaires à Borgerhout).

1980 : 57,3 MF (47,6 Borgerhout, 9,7 Châtelet), c'est la première année où les deux laboratoires ont eu un budget distinct.

1981 : 58,3 MF (45,5 Borgerhout, 16,8 Châtelet).

1982 : 60,2 MF (44,6 Borgerhout, 15,6 Châtelet).

1983 : 63,6 MF (46,8 Borgerhout, 16,8 Châtelet), projet de budget 1983.

Compte tenu de l'inflation, on peut dire qu'il n'y a pas eu d'accroissement des frais de fonctionnement depuis que la section de Châtelet est devenue opérationnelle et que les deux sections ont leur responsabilité budgétaire propre.

De même, il n'y a pas eu d'augmentation dans les dépenses de personnel. Le cadre organique initial du laboratoire de Borgerhout prévoyait 114 unités et les effectifs comprenaient 89 unités. Ces effectifs sont restés ce qu'ils étaient.

Le cadre organique de Châtelet comporte 48 unités mais les effectifs ne sont que de 25 unités.

Les années précédentes, les effectifs comprenaient 18 unités et, en début de fonctionnement, la section de Châtelet possédait un effectif de 11 unités seulement.

Le tableau comparatif ci-après donne les cadres et effectifs des deux sections.

|                                                                                                                                          | Labo Borgerhout<br>Laboratoire de Borgerhout |                      | Labo Châtelet<br>Laboratoire de Châtelet |                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|----------------------|------------------------------------------|----------------------|
|                                                                                                                                          | Formation<br>Cadres                          | Bestand<br>Effectifs | Formation<br>Cadres                      | Bestand<br>Effectifs |
| Burgerlijke ingenieurs. — <i>Ingénieurs civils</i> . . . . .                                                                             | 14                                           | 11                   | 5                                        | 3                    |
| Industriële ingenieurs en technici. - <i>Personnel niveau 1. — Ingénieurs industriels et techniciens. - Personnel niveau 1</i> . . . . . | 14                                           | 13                   | 5                                        | 4                    |
| Inspecteurs. — <i>Inspecteur</i> . . . . .                                                                                               | 1                                            | —                    | —                                        | —                    |
| Tekenaars. — <i>Dessinateurs</i> . . . . .                                                                                               | 7                                            | 4                    | 5                                        | 1                    |
| Werkcontroleurs. — <i>Contrôleurs des travaux</i> . . . . .                                                                              | 10                                           | 4                    | 4                                        | —                    |
| Werkopzichters. — <i>Surveillants des travaux</i> . . . . .                                                                              | 2                                            | 4                    | 3                                        | —                    |
| Hydrografische assistenten. — <i>Assistants hydrographiques</i> . . . . .                                                                | 3                                            | 1                    | —                                        | —                    |
| Deskundige. — <i>Experts</i> . . . . .                                                                                                   | —                                            | 1                    | —                                        | —                    |
| Programmeurs. — <i>Programmeurs</i> . . . . .                                                                                            | 2                                            | 2                    | —                                        | —                    |
| Meester- vak- en dienstpersoneel. — <i>Personnel de maîtrise et de service</i>                                                           | 40                                           | 33                   | 15                                       | 10                   |
| <i>Administratief personeel. — Personnel administratif :</i>                                                                             |                                              |                      |                                          |                      |
| Niveau 1 . . . . .                                                                                                                       | 2                                            | 2                    | 1                                        | 1                    |
| Niveau 2 . . . . .                                                                                                                       | 6                                            | 6                    | 3                                        | 2                    |
| Niveau 3 . . . . .                                                                                                                       | 10                                           | 2                    | 5                                        | 3                    |
| Niveau 4 . . . . .                                                                                                                       | 3                                            | 6                    | 2                                        | 1                    |
| <b>Totaal. — Totaux . . . . .</b>                                                                                                        | <b>114</b>                                   | <b>89</b>            | <b>48</b>                                | <b>25</b>            |

Ik voeg eraan toe dat de personeelsformatie van het labo Borgerhout eerlang zal worden aangepast in de zin van een vermindering.

Tenslotte kan ik u bevestigen dat beide afdelingen slechts over statutair personeel beschikken.

#### *Opsplitsing van het Bruggebureau*

Dezelfde of gelijkaardige redenen als die welke in het verleden aanleiding waren tot het splitsen van de Dienst voor de Scheepvaart te Luik in een autonome Franstalige en een autonome Nederlandstalige instelling, zouden pleiten voor de opsplitsing van het Bruggebureau dat thans als tweetalige dienst te Luik gevestigd is.

Een lid wenst een organigram van de huidige dienst samen met informatie over de personeelsbezetting.

Het zelfde lid dringt aan op een onverwijld studie over een mogelijke splitsing en verdedigt dat de Nederlandstalige afdeling ervan in Limburg zou worden gevestigd.

Zonder zich ten gronde uit te spreken over de opportuniteit van de opsplitsing van de Tweede Directie van het Bruggebureau, deelt de Minister de stand van zaken mede betreffende het hogergezond dossier.

Ingevolge de afschaffing van de Intercommunale E3 en de opnemings van het personeelsbestand van die Intercommunale bij het personeelsbestand van het Wegenfonds, is er een reorganisatie nodig van de wegediensten.

De verschillende mogelijkheden en voorstellen in dat verband zijn op het huidig ogenblik in onderzoek en worden gecombineerd met het dossier van de opsplitsing van het Bruggebureau.

De Minister hoopt zeer binnenkort een bevredigende oplossing te vinden voor de reorganisatie van de wegediensten en het daarbij horend probleem van de opsplitsing van het Bruggebureau. Betreffende de vestiging van de Nederlandstalige sectie van het Bruggebureau wordt hoofdzakelijk gedacht aan Hasselt en Gent. Beide vestigingsplaatsen hebben hun specifieke voor- en nadelen die echter ook nog in onderzoek zijn.

#### *Intercommunale E3*

Hoe staat het met de terugbetaling aan de vennoten van het kapitaal van de intercommunales, nu de intercommunales voor de autowegen zijn opgeheven?

Waarom bevat de begroting voor 1983, onder overigens zeer kritiseerbare budgettaire voorwaarden, alleen maar kredieten voor de vereffening van de Vlaamse Intercommunale E3?

Is het juist dat wordt afgezien van de inning van door particuliere verschuldigde onroerende voorheffing en hoe

Le cadre organique du laboratoire de Borgerhout fera bientôt l'objet d'une réduction.

Enfin, il est à noter que les deux sections n'occupent que du personnel statutaire.

#### *Scission du Bureau des Ponts*

Des raisons identiques ou analogues à celles invoquées dans le passé pour diviser l'Office de la navigation à Liège en un organisme francophone autonome et un organisme néerlandophone autonome pourraient être avancées pour procéder à la scission du Bureau des Ponts qui fonctionne actuellement comme service bilingue à Liège.

Un membre aimerait obtenir un organigramme du service actuel ainsi que des informations sur les effectifs du personnel.

L'intervenant insiste pour qu'une étude soit entreprise sans tarder sur l'éventualité d'une scission et il se déclare partisan de l'établissement de la section néerlandophone dans la province du Limbourg.

Sans se prononcer quant au fond sur l'opportunité de scinder la deuxième direction du Bureau des Ponts, le Ministre donne des précisions quant à l'état d'avancement du dossier précité.

Par suite de la suppression de l'Intercommunale E3 et de l'adjonction du personnel de cette intercommunale au personnel du Fonds des Routes, il convient de procéder à une réorganisation des services routiers.

Les différentes possibilités et propositions évoquées à cet égard sont à l'examen et sont combinées avec le dossier de la division du Bureau des Ponts.

Le Ministre espère trouver sous peu une solution satisfaisante au problème de la réorganisation des services routiers et au problème connexe de la division du Bureau des Ponts. En ce qui concerne l'installation de la section néerlandophone du Bureau des Ponts, on songe principalement à Hasselt et à Gand. Ces deux lieux d'implantation présentent leurs avantages et leurs inconvénients spécifiques qui sont toujours à l'étude.

#### *Intercommunale E3*

Qu'en est-il du remboursement aux associés du capital des intercommunales suite à la suppression des Intercommunales autoroutières?

Pourquoi le budget 1983 ne prévoit-il, dans des conditions budgétaires d'ailleurs très critiquables, des crédits que pour la liquidation de l'intercommunale flamande E3?

Qu'en est-il de la renonciation au recouvrement de pré-compte immobilier dus par des particuliers et comment se

luit de verantwoording van de verrichtingen van de intercommunales « buiten concessie » die door de Staat ten laste zijn genomen ?

De Minister antwoordt dat bij de oprichting van de intercommunales in de vorm van een privé-maatschappij, de vennoten aan die intercommunales hun aandeel in het volgestort maatschappelijk kapitaal hebben moeten afdragen.

Het spreekt vanzelf dat wanneer een privé-maatschappij die het juridisch substratum van een intercommunale is, in vereffening gaat, zij aan de vennoten het deel van het maatschappelijk kapitaal dat door elk van hen werd gestort, moet terugstorten.

De kredieten die nodig zijn voor de afschaffing van de andere intercommunales werden uitgetrokken op de begroting voor 1982. Aangezien de E3 in 1982 niet kon worden afgeschaft wegens het bijzonder statuut van het personeel, in 1983 wordt opgeheven, zijn de nodige kredieten op de desbetreffende begroting uitgetrokken.

Er wordt niet afgezien van de inning van onroerende voorheffingen verschuldigd door particulieren, maar wel van voorheffingen die door de Administratie der belastingen verkeerdelijk zijn ingekohierd op naam van de intercommunales voor de ontwerpen.

Wat de verrichtingen « buiten concessie » betreft, zijn de intercommunales bij de vervulling van hun opdracht dikwijls verplicht geweest beslissingen te nemen die alhoewel soms betwistbaar waren op het vlak van de principes niettemin noodzakelijk waren in het kader van de feitelijke omstandigheden ter plaatse.

Zo hebben een aantal aannemers bijvoorbeeld bij de uitvoering van werken niet kunnen vermijden dat sommige aangrenzende wegen, die niet in de concessie lagen, ernstig werden beschadigd. Maar het was toch verantwoord om die wegen, die in principe buiten de concessie lagen bij het einde van de werken te herstellen.

Zo hebben de intercommunales eveneens, als gevolg van de eigen kenmerken van elk werk, die heel dikwijls maar te zien zijn tijdens de uitvoering van de werker, uit billijkheidsoverwegingen moeten voldoen aan bepaalde eisen van medecontractanten, met overtreding, in sommige gevallen, van de contractuele of reglementaire bepalingen.

De desbetreffende beslissingen zijn echter steeds door de raad van beheer van de intercommunales genomen in de geest van artikel 54 van het koninklijk besluit van 22 april 1979 betreffende de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten.

De afgevaardigde van de Minister van Financiën, en die van de Minister van Openbare Werken hebben er geen veto tegen uitgesproken.

Maar aangezien het Rekenhof opmerkingen heeft gemaakt voor een reeks bijzondere gevallen, kan enkel bij wet een einde worden gemaakt aan de aldus ontstane administratieve geschillen.

justifient les opérations « hors concession » des intercommunales et néanmoins prises en charge par l'Etat ?

Le Ministre répond que lors de la constitution des Intercommunales qui ont pris la forme de société privée, les associés ont été amenés à verser auxdites intercommunales la part de capital social libéré.

Il est évident que lorsque la société privée servant de support juridique à l'Intercommunale prononce sa liquidation, elle se doit de reverser aux associés la part de capital social versé respectivement par chacun d'eux.

Les crédits nécessaires pour la suppression des autres intercommunales ont été prévus au budget de 1982. L'E3 n'ayant pu être supprimée en 1982 en raison d'un personnel à statut spécial le sera en 1983, d'où l'inscription des crédits nécessaires dans le budget considéré.

Il ne s'agit pas d'une renonciation au recouvrement des précomptes immobiliers dus par des particuliers mais bien des précomptes enrôlés erronément par l'Administration des Contributions au nom des Intercommunales autoroutières.

Pour ce qui concerne les opérations « hors concession » : dans l'accomplissement de leur mission, les Intercommunales ont souvent été amenées à prendre des décisions, qui bien que parfois discutables sur le plan des principes, ne s'en imposaient pas moins eu égard aux circonstances de fait constatées sur le terrain.

C'est ainsi par exemple que lors de l'exécution de travaux, des entrepreneurs n'ont pu éviter d'apporter de graves détériorations à certaines routes riveraines non comprises dans le domaine de la concession allouée. La remise en état de ces routes en principe « hors concession » se justifiait cependant à la fin des chantiers.

De même, en raison des particularités inhérentes à chaque entreprise, lesquelles ne se manifestent bien souvent qu'en cours d'exécution, les intercommunales ont, dans un esprit d'équité, dû satisfaire certaines requêtes des cocontractants, et ce parfois en contravention avec les dispositions contractuelles ou réglementaires.

Les décisions y relatives ont cependant toujours été prises par le Conseil d'administration des intercommunales dans l'esprit de l'article 54 de l'arrêté royal du 22 avril 1977 relatif aux marchés publics de travaux, de fournitures et de services.

Elles n'ont pas fait l'objet d'un veto de la part du délégué du Ministre des Finances, ni de celui du Ministre des Travaux publics.

La Cour des comptes ayant formulé des observations pour une série de cas de l'espèce envisagée, seule une disposition légale est susceptible de mettre fin aux litiges administratifs ainsi créés.

*Bestuur voor Elektriciteit  
en Elektromechanica*

Waarom is het Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica niet verder gedecentraliseerd ?

Waarom geschiedt het onderhoud van de elektrische uitrusting op de wegen door aannemers die van zeer ver moeten komen ? Zijn er geen besparingen mogelijk door een andere conceptie of een andere organisatie ? Waarom bijvoorbeeld het kleine onderhoud niet geschiedt door de distrikten van het Bestuur der Wegen ?

De Minister verstrekt de volgende toelichting :

1. De deconcentratie van het Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica op provinciaal niveau wordt bestudeerd en overwogen. Het zou evenwel in strijd zijn met de bestedingsbeperkingen die de Regering oplegt om dat nu reeds te doen aangezien dit onvermijdelijk zou leiden tot een niet-onaanzienlijke uitbreiding van de kaders en de personeelsformatie. Er zullen derhalve slechts maatregelen worden genomen om de meest opvallende lacunes aan te vullen.

2. De onderhoudswerken van de elektrische uitrusting aan de wegen geschiedt per geografische gebieden, te weten de verschillende provincies en het gewest Brussel. De aannemers, belast met het onderhoud van de uitrusting in die gebieden, worden aangewezen op grond van een openbare aanbesteding. Alle aannemers van het gehele land kunnen op die aanbestedingen inschrijven. Iedereen is vrij om er al dan niet aan deel te nemen, ook de aannemers die in een bepaald gebied verblijven. Door de indeling in tien gebieden zijn de contracten niet zo groot en krijgen ook de plaatselijke aannemers een kans, voor zover zij daarvoor belangstelling hebben. Door de indeling in gebieden en de openbare aanbestedingen krijgt de Staat de gunstigste prijzen.

Als gevolg van de bijzondere aard van het onderhoud van de elektrische uitrusting, kan het niet geheel of ten dele worden opgedragen aan de distrikten van het Bestuur der Wegen, zelfs in de onderstelling dat die distrikten over voldoende personeel zouden beschikken. Er zij evenwel opgemerkt dat een gedeelte van het onderhoud wordt uitgevoerd door de personeelsleden-elektriciens van de werkplaatsen van het Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica van het departement, dat de elektrische uitrusting aan de wegen beheert. Er is in die werkplaatsen echter zo weinig personeel dat het niet mogelijk is het met iets anders te belasten dan met een klein gedeelte van het onderhoud, en daarom moet een beroep op onderhoudsaannemers worden gedaan.

De kosten-batenanalyse had enkel betrekking op wegen waarvan de werken nog niet aangevat werden. Kunnen de cijfers ook gegeven worden voor de werken die reeds in uitvoering zijn ?

De cijfers zouden volgens de Minister effectief kunnen worden gegeven voor de werken die reeds in uitvoering

*L'Administration de l'Electricité  
et de l'Electromécanique*

Pourquoi l'A.E.E. n'est-elle pas plus décentralisée ?

Pourquoi l'entretien des équipements électriques routiers est-il fait par des entrepreneurs, qui sont très éloignés des zones à entretenir ? Est-ce qu'on ne peut pas réaliser des économies par une autre conception ou une autre organisation ? Pourquoi par exemple ne pas laisser faire le petit entretien par les districts de l'Administration des Routes ?

Le Ministre donne les informations suivantes:

1. Une déconcentration de l'A.E.E. au niveau des provinces a effectivement été étudiée et est envisagée. Il serait toutefois contraire à la politique de rigueur et de restrictions menée par le Gouvernement, de prendre actuellement une telle mesure, qui entraînerait inévitablement une extension non négligeable des cadres et des effectifs. On se limitera donc à pallier, par des mesures adéquates, les lacunes les plus flagrantes dans les moyens de ladite administration.

2. Les travaux d'entretien des équipements électriques routiers sont subdivisés par zones géographiques constituées des provinces et de la région de Bruxelles. Les entrepreneurs chargés de l'entretien des équipements dans ces zones sont désignés sur base d'une adjudication publique. Il est évident que les entrepreneurs intéressés de tout le pays peuvent soumissionner. Chacun est libre de participer ou pas, y compris les entrepreneurs résidant dans une zone déterminée. La subdivision en dix zones réduit considérablement l'importance des contrats et donne toutes les chances aux entrepreneurs locaux, pour autant qu'ils veuillent bien s'intéresser à ce genre de travaux. Cette subdivision en zones et l'adoption de la procédure de l'adjudication publique assurent à l'Etat les prix les plus favorables.

Vu le caractère spécialisé des travaux d'entretien des équipements électriques, il est exclu de les confier en tout ou en partie, aux districts de l'Administration des Routes, même dans l'hypothèse où ces districts disposeraient de personnel en nombre suffisant. Il faut néanmoins remarquer qu'une partie de l'entretien est assumée par le personnel électricien des ateliers de l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique du département, qui gère les équipements électriques établis sur les routes. La faiblesse des effectifs de ces ateliers ne permet cependant pas de leur confier autre chose qu'une part accessoire de cet entretien, d'où le recours à des entrepreneurs d'entretien.

L'analyse coûts-bénéfices ne portait que sur les routes pour lesquelles les travaux n'avaient pas encore été entamés. Pourrait-on également donner des chiffres concernant les travaux déjà en cours d'exécution ?

Selon le Ministre, on pourrait effectivement donner des chiffres pour les travaux en cours d'exécution, puisqu'on

zijn, gezien het bestaan van het mathematisch model. De berekening zou evenwel een overlast aan werk met zich brengen, wat niet kan worden gerechtvaardigd omdat er geen sprake kan van zijn de aan de gang zijnde werken stop te zetten. Meer dan 500 projecten werden reeds bestudeerd en geklasseerd, wat een voldoende bron van informatie zou moeten zijn.

## B. Wegen

### 1. Algemeen

De Commissie wijst op de dwingende noodzaak dat het Departement van Openbare Werken meer aandacht en middelen dient te besteden aan regelmatig onderhoud en herstel van de wegen. Zulks teneinde onherstelbare schade aan het rijkspatrimonium te voorkomen, maar ook om een grotere veiligheid aan de weggebruikers te waarborgen. De indruk bestaat dat het onderhoud aan sommige rijkswegen de jongste jaren te wensen overlaat, wat rekening houdend met de toenemende gewichten en snelheid, de beschadigingen nog versnelt.

### Dwarsprofielen

Kostprijs en veiligheid van nieuwe wegen zijn afhankelijk van het model van de wegprofielen. De jongste jaren zijn door de opeenvolgende ministers wijzigingen bevolen aan de toe te passen dwarsprofielen bij de bouw van rijkswegen en snelwegen. Welke dwarsprofielen worden uiteindelijk weerhouden ?

De dwarsprofielen worden gegeven bij omzendbrieven :

— BRA/850 - nr. 181/08054 d.d. 11 augustus 1981 - Besparingen in de wegenwerken - Normen en richtlijnen.

— BRA/850 - nr. 182/01251 d.d. 18 januari 1983 - Richtlijnen voor de aanleg van fietspaden.

Wat de autosnelwegen evenwel aangaat, werd besloten voort te gaan met de bouw van de reeds begonnen projecten volgens het oude profiel van 28 m platformbreedte.

### Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw

Het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, ingesteld bij koninklijk besluit van 5 mei 1952, is gemachtigd bijdragen te innen. Op de toegewezen wegenwerken wordt 0,8 geheven ten bate van dit centrum.

Naar de mening van een lid zou dit hoog percentage moeten worden herzien, zeker nu de wegenbouwers met grote moeilijkheden te kampen hebben.

Deze retributie is verschuldigd door alle firma's die onder het Centrum ressorteren, d.w.z. alle ondernemingen bepaald in artikel 2 van het koninklijk besluit van 5 mei 1952. De retributie bedroeg eerst 0,5 pct., bij koninklijk besluit van 20 juli 1978 is zij verhoogd tot 0,8 pct. vanaf 1 januari 1979.

dispose d'un modèle mathématique. Toutefois, le calcul à faire représenterait un surcroît de travail injustifiable puisqu'il ne saurait être question d'arrêter les travaux en cours. Plus de 500 projets ont déjà été étudiés et classés, ce qui devrait constituer une source d'informations suffisante.

## B. Routes

### 1. Généralités

La Commission considère comme une impérieuse nécessité que le département des Travaux publics consacre davantage d'attention et de moyens à la réparation et à l'entretien réguliers des routes. Il s'agit d'éviter des dégradations irrémédiables au patrimoine de l'Etat, mais aussi de garantir une plus grande sécurité aux usagers. On a parfois l'impression que, ces dernières années, l'entretien de certaines routes de l'Etat laisse à désirer, ce qui, le poids et la vitesse des véhicules ne cessant d'augmenter, accélère encore les dégradations.

### Profils en travers

Le prix de revient et la sécurité des nouvelles routes sont fonction du type de profil. Ces dernières années, les ministres successifs ont décidé des modifications aux profils en travers à utiliser pour la construction des routes de l'Etat et des autoroutes. Quels sont finalement les profils en travers retenus ?

Les profils en travers sont prévus dans les circulaires suivantes :

— BRA/850 - n° 181/08054, du 11 août 1981 - Economies sur les travaux routiers - Normes et directives.

— BRA 850 n° 182/01251, du 18 janvier 1983 - Directives pour la construction des pistes cyclables.

Toutefois, en ce qui concerne les autoroutes, il a été décidé de poursuivre la construction des projets déjà entamés selon l'ancien profil, c'est-à-dire une largeur de plate-forme de 28 mètres.

### Centre de recherches routières

Le Centre de recherches routières, créé par l'arrêté royal du 5 mai 1952, est autorisé à percevoir des redevances. Il est ainsi perçu au profit du Centre 0,8 p.c. des travaux attribués.

Un membre considère que ce pourcentage élevé devrait être revu, d'autant plus que les entrepreneurs de travaux routiers sont aujourd'hui confrontés à de graves difficultés.

Cette redevance est due par toutes les firmes du ressort du Centre, c'est-à-dire toutes les entreprises telles qu'elles sont définies à l'article 2 de l'arrêté royal du 5 mai 1952. Elle était initialement fixée au taux de 0,5 p.c.; par arrêté royal du 20 juillet 1978, le taux de la redevance a été porté à 0,8 p.c. à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1979.

De Minister verklaart die verhoging van de retributie als volgt :

Eenzijds zijn de kredieten voor de wegenwerken, waarop de retributie is berekend, niet toegenomen naar evenredigheid met de werkingskosten van het Centrum.

Anderzijds is het wetenschappelijk onderzoek de laatste tien jaar aanzienlijk meer gaan kosten : er worden steeds meer gesofistikeerde en duurere middelen gebruikt, met name de elektronika heeft een grotere plaats ingenomen en er moet dus een beroep worden gedaan op sterk geschoold wetenschappelijk personeel.

Er moeten bovendien nieuwe objecten worden onderzocht als gevolg van de economische en technische evolutie, zodat nieuwe oriënteringen noodzakelijk zijn die zeer hoge startkosten medebrengen.

In de jaren 70 werd de klemtoon o.a. gelegd op opzoekingswerk inzake comfort en leefmilieu, aanwending van nieuwe technieken of produkten, of de veiligheid op de weg.

Meer nog dan in het verleden zullen wij in de toekomst te maken hebben met een wereld in verandering. Andere onderwerpen zullen aan bod komen, ook omwille van de grotere economische moeilijkheden.

Er wordt een bijzondere inspanning geleverd om constructie- of controlematerieel te ontwerpen en te vervolmaken; de exploitatie is overigens aan Belgische firma's toevertrouwd.

De technische en organisatorische bijstand, de verspreiding van de resultaten en de medewerking aan de technische reglementering nemen voortdurend uitbreiding.

Het opzoekingswerk in het Centrum voor particuliere bedrijven en openbare besturen, beantwoordt aan drie doeleinden :

- hulp bieden bij de aanleg, het onderhoud en de exploitatie van een goed, rationeel en doeltreffend wegennet (wegen en kunstwerken), door de beschikbare middelen optimaal te gebruiken;
- de veiligheid en het comfort van de weggebruikers en van de aangelanden verbeteren;
- de bedrijven helpen om zowel technisch als op het stuk van beheer doeltreffend te werken.

Het opzoekings- en ontwikkelingswerk is meer dan ooit van wezenlijk belang om aan twee behoeften te voldoen :

- de industriële creativiteit ten einde aan de huidige economische uitdaging het hoofd te kunnen bieden;
- de noodzakelijke energiebesparing.

De overlevingskansen van onze ondernemingen op de Belgische en buitenlandse markten veronderstellen bovendien industriële vernieuwing en toenemende doeltreffendheid.

De inspanning die België voor het wetenschappelijk onderzoek levert, is betrekkelijk bescheiden. De verhouding van

Le Ministre déclare que cette hausse du taux de la redevance a été motivé par les raisons suivantes :

D'une part, les crédits consacrés aux travaux routiers, sur lesquels se calcule la redevance, n'ont pas augmenté dans les mêmes proportions que les dépenses de fonctionnement du Centre.

D'autre part, le coût de la recherche scientifique a nettement augmenté au cours de la dernière décade : les moyens utilisés sont de plus en plus sophistiqués et coûteux, des progrès ont été réalisés notamment en électronique, et il doit être fait appel à un personnel scientifique hautement qualifié.

La nécessité d'aborder des sujets de recherche nouveaux, commandés par l'évolution économique et technique, impose de nouvelles orientations et des démarrages très coûteux.

Dans les années 70, l'accent a été mis, entre autres, sur les recherches relatives au confort et à l'environnement, à l'utilisation de techniques ou de produits nouveaux, ou encore à la sécurité de la route.

Mais, plus encore que par le passé, nous devons dans l'avenir faire face à un monde en mutation. D'autres sujets de recherche s'imposeront, eu égard notamment aux difficultés économiques croissantes.

Un effort particulier est consenti pour concevoir et mettre au point des matériels de construction ou de contrôle; l'exploitation est d'ailleurs confiée à des firmes belges.

Les assistances techniques ou d'organisation, la diffusion des résultats et la collaboration à la réglementation technique sont en essor constant.

Les travaux de recherche entrepris au Centre, au bénéfice des entreprises privées et des administrations publiques, répondent à trois objectifs :

- aider à construire, à entretenir et à exploiter un réseau routier (routes et ouvrages d'art) de qualité, rationnel et efficace, en utilisant au mieux les moyens disponibles;
- améliorer la sécurité et le confort des usagers de la route, ainsi que le confort des riverains;
- aider les entreprises à être performantes, tant sur le plan technique que sur celui de la gestion.

Plus que jamais, les activités de recherche et de développement sont essentielles pour faire face à deux nécessités :

- la nécessité d'une créativité industrielle permettant de faire face aux défis économiques de l'heure;
- la nécessité d'économies d'énergie.

En outre, la survie économique de nos entreprises sur les marchés belges et étrangers suppose l'innovation industrielle et une efficacité accrues.

Soulignons que l'effort consenti par la Belgique pour la recherche scientifique est relativement modeste. Le rapport

de totale uitgaven tot het bruto nationaal produkt is slechts 1 pct., tegen 1,5 pct. voor Europa in zijn geheel en 3,3 pct. voor de Verenigde Staten.

Wetenschappelijk onderzoek is een factor van vooruitgang. De sector wegenbouw, van levensbelang voor onze economie, telde niet lang geleden nog 40 000 arbeiders, verdeeld over 700 ondernemingen. Daarbij komen nog de arbeiders van de toeleveringsbedrijven, de cementnijverheid, de petroleumnijverheid, de steengroeven, de staalnijverheid, enz., evenals die van verwante sectoren zoals de automobielsector, het wegvervoer, enz. Aldus beschouwd komt men tot een geheel van ongeveer 60 000 arbeiders.

#### *Ongevallen - Statistische gegevens*

Rijkswacht en politie doen de vaststellingen van de verkeersongevallen die zich op de verschillende rijks- en autosnelwegen voordoen.

De statistische gegevens over de aard en de oorzaak van die ongevallen kunnen belangrijke aanduidingen geven over de noodzakelijke aanpassingswerken. Naar de overtuiging van een lid zijn, behalve het verkeersgedrag, de structuur, de onderhoudstoestand en de signalering van de wegen zeer dikwijls de oorzaak van zware ongevallen. Het departement van Openbare Werken zou voornoemde statistische gegevens nauwkeurig moeten analyseren om voor de verschillende wegen een verbeteringsplan op te stellen en uit te voeren.

De Minister herinnert eraan dat in België de vaststelling van verkeersongevallen op de openbare weg gebeurt zowel door de rijkswacht (vooral op de autosnelwegen en op rijks- en provinciewegen buiten de agglomeraties) als door de gemeentelijke politie (vooral in de agglomeraties). Alle informatie over de door de rijkswacht vastgestelde verkeersongevallen wordt op de diensten van de Generale Staf van de rijkswacht verwerkt.

Voor de ongevallen met slachtoffers, die gebeuren op autosnelwegen, rijkswegen en provinciewegen, worden trimestrieel listings opgesteld waarin nadere details van elk ongeval afzonderlijk gegeven worden. Deze listings worden aan het Hoofdbestuur der Wegen en aan alle buitendiensten van het Bestuur der Wegen overgemaakt. Verder wordt er een kopie van de magneetband met alle door de rijkswacht vastgestelde verkeersongevallen overgemaakt aan het Nationaal Instituut voor de Statistiek en aan de Dienst voor Informatie, Programmatie en Statistiek van het Departement.

Alle informatie over de door de politie vastgestelde verkeersongevallen wordt rechtstreeks overgemaakt aan het N.I.S. dat deze gegevens verwerkt. Deze dienst publiceert jaarlijks een rapport dat alle ongevallen vastgesteld door rijkswacht of politie omvat. Elk gemeentebestuur ontvangt bovendien een lijst van de verkeersongevallen die zich op het grondgebied van zijn gemeente voordoen. Een kopie van de magneetband van alle door de politie vastgestelde ongevallen wordt overgemaakt aan de Generale Staf van de rijkswacht en aan de Dienst voor Informatie, Programmatie en Statistiek.

des dépenses totales au produit national brut n'y est que de 1 p.c. contre 1,5 p.c. pour l'ensemble de l'Europe et 3,3 p.c. aux Etats-Unis.

La recherche est un facteur de progrès. Le secteur de la construction routière, vital pour notre économie, comptait encore, il y a peu, quelque 40 000 travailleurs, représentant 700 entreprises. Il convient d'y ajouter les travailleurs des industries en amont, l'industrie cimentière, l'industrie pétrolière, les carrières, l'industrie métallurgique, etc., ainsi que ceux des secteurs connexes tels que l'automobile, le transport routier, etc. L'ensemble des travailleurs ainsi considérés s'élève à quelque 60 000 unités.

#### *Accidents — Statistiques*

La gendarmerie et la police dressent le constat des accidents de la circulation qui se produisent sur les routes de l'Etat et les autoroutes.

Les statistiques relatives à la nature et aux causes de ces accidents peuvent fournir de précieuses indications quant aux travaux d'aménagement nécessaires. Un membre se dit convaincu qu'abstraction faite du comportement des conducteurs, la structure, l'état d'entretien et la signalisation des routes sont très souvent à l'origine d'accidents graves. Le département des Travaux publics ferait bien d'analyser minutieusement ces statistiques et d'élaborer et d'exécuter un plan d'amélioration des différentes routes.

Le Ministre rappelle qu'en Belgique, les accidents de la circulation se produisant sur la voie publique sont constatés par la gendarmerie (surtout sur les autoroutes, les routes de l'Etat et les routes provinciales en dehors des agglomérations), et par la police communale (surtout dans les agglomérations). Toutes les informations concernant les accidents de la circulation constatés par la gendarmerie sont traitées par les services de l'Etat-major général de la gendarmerie.

Les accidents avec dommages corporels se produisant sur les autoroutes, les routes de l'Etat et les routes provinciales font l'objet de listings trimestriels reprenant tous les détails pour chaque accident séparément. Ces listings sont transmis à l'administration générale et à tous les services extérieurs de l'Administration des routes. En outre, une copie de la bande magnétique reprenant tous les accidents de circulation constatés par la gendarmerie est transmise à l'Institut national de statistique ainsi qu'au Service de programmation, d'information et de statistique du Département.

Toutes les informations relatives aux accidents de la circulation constatés par la police sont transmises directement à l'I.N.S., qui les traite. Ce service publie un rapport annuel reprenant tous les accidents, qu'ils soient constatés par la gendarmerie ou la police. En outre, toutes les administrations communales reçoivent la liste des accidents de la circulation qui se produisent sur le territoire de leur commune. Une copie de la bande magnétique de tous les accidents constatés par la police est transmise à l'Etat-major général de la gendarmerie et au Service de programmation, d'information et de statistique.

Het departement van Openbare Werken beschikt aldus in principe over alle gegevens i.v.m. verkeersongevallen met slachtoffers. Gezien deze informatie echter niet beschikbaar is in een praktisch hanteerbare vorm, wordt vooral gewerkt met de gegevens verstrekt door de rijkswacht, te meer daar de ongevallen op de voornaamste grote verbindingswegen meestal vastgesteld worden door de rijkswacht.

Zowel op plaatselijk, op provinciaal als op nationaal vlak worden geregeld werkvergaderingen georganiseerd tussen ambtenaren van het Departement van Openbare Werken en verantwoordelijken van de Rijkswacht. Tijdens dergelijke vergaderingen worden praktische voorstellen ter verhoging van de veiligheid op gevaarlijke plaatsen besproken.

#### *Verlichting — Besparing*

Men sprak in 1981 van een besparing van 160 miljoen en in 1982 van 260 miljoen frank indien de verlichting zou worden gedooft. Maar in 1980 kostte het verbruik in het totaal 300 miljoen frank.

Er is dus, volgens een commissielid, een wanverhouding tussen de kosten en de bezuinigingen.

De Minister antwoordt dat de daling van het elektriciteitsverbruik en de overeenkomstige daling van de uitgaven als gevolg van de in 1981 genomen maatregelen tot beperking van de verlichting op de autowegen, in 1981 77 miljoen frank bedroeg en in 1982 129 miljoen frank. Die daling heeft betrekking op het gehele autowegennet, dat momenteel wordt beheerd door het departement, met uitzondering van de autosnelweg E3 waarop deze maatregelen nog niet konden worden toegepast ingevolge de aanpassingswerken die er nog moeten worden uitgevoerd.

In 1980 werd nog 40 pct. van het autowegennet beheerd door intercommunale verenigingen. De kosten van elektriciteitsverbruik van het overblijvende gedeelte (60 pct. van het autowegennet) van het departement bedroegen 260 miljoen frank.

De cijfergegevens waaruit een wanverhouding zou blijken, zijn derhalve fout.

#### *Verlichting — Ongevallen*

Hoever staat het onderzoek van de cijfers van de ongevallen als gevolg van het doven van de verlichting?

Sinds enkele weken beschikt het departement over de eerste basisstatistieken in verband met het verloop van de ongevallen op de autowegen en de gevolgen ervan over een voldoende lange periode voor en na de invoering van de bezuiniging op de wegverlichting.

Het onderzoek van die gegevens is begonnen en de resultaten moeten worden afgewacht om te weten welke gevolgen die maatregelen op de veiligheid van het wegverkeer hebben gehad.

Le département des Travaux publics dispose ainsi, en principe, de toutes les données relatives aux accidents de la circulation avec dommages corporels. Cette information n'étant cependant pas disponible sous une forme pratique à manier, on utilise surtout les données fournies par la gendarmerie, d'autant plus que c'est elle qui constate plus souvent les accidents se produisant sur les principales grandes voies de communication.

Des réunions de travail sont régulièrement organisées tant au niveau local que provincial et national, entre des fonctionnaires du département des Travaux publics et des responsables de la gendarmerie. Au cours de ces réunions, les participants discutent de propositions pratiques destinées à améliorer la sécurité aux endroits dangereux.

#### *Eclairage — Economie*

En 1981 on avançait une économie de 160 millions de francs et en 1982 de 260 millions de francs suite à l'extinction de l'éclairage; or, en 1980 le coût total de la consommation était de 300 millions de francs.

Il y a donc, selon un membre, disproportion entre coût et économie.

Le Ministre répond que la diminution de la consommation d'énergie électrique et la diminution correspondante des dépenses, suite aux mesures de restriction en matière d'éclairage autoroutier prises en 1981, s'élevaient à 77 millions de francs en 1981 et 129 millions de francs en 1982. Ces diminutions se rapportent à l'ensemble du réseau autoroutier géré actuellement par le département, à l'exception de l'autoroute E3 à laquelle les mesures n'ont pas encore pu être appliquées, à la suite de travaux d'adaptation qui doivent encore être exécutés à ces installations.

En 1980, 40 p.c. du réseau autoroutier étaient toujours gérés par des associations intercommunales. Les frais de consommation de l'éclairage de la partie restante (60 p.c. du réseau autoroutier), à charge du département, s'élevaient à 260 millions de francs.

Les chiffres qui laissent supposer une disproportion sont donc erronés.

#### *Eclairage — Accidents*

Où en est l'examen des chiffres d'accidents suite à l'extinction de l'éclairage?

Le département dispose depuis quelques semaines des premières données statistiques de base concernant l'évolution des accidents sur les autoroutes ainsi que de leurs conséquences, pour des périodes suffisamment longues avant et après la mise en application des mesures d'économie en matière d'éclairage routier.

L'analyse de ces données a été entreprise et il faudra en attendre les résultats pour connaître les conséquences des dites mesures sur la sécurité routière.

De studies van het departement over de opportuniteit van de verlichting van de rijks- en autowegen hebben uitgewezen dat verlichtingsinstallaties op de Belgische wegen verantwoord zijn alleen al op grond van de geringere economische verliezen die te danken zijn aan de vermindering van het aantal en de ernst van nachtelijke ongevallen door een passende verlichting.

#### *Verpozingszones - Rijkswegen*

Het is aangewezen langs de rijkswegen b.v. ter hoogte van bochtafsnijdingen, verpozingszones in te richten, zoals dat in Luxemburg en elders geschiedt.

Desbetreffend mag de Minister zich niet laten leiden door het negatief advies van de Inspectie van Financiën, die zou beweren dat het hier een geregionaliseerde bevoegdheid betreft.

De commissaris die deze opmerking formuleert, beoogt niet zozeer parkeerstroken dan wel ruimere parkeerplekken die het de medereizigers mogelijk maken even uit te stappen en op adem te komen. Zulke pleisterplekken zouden op regelmatige afstanden b.v. om de 3 km moeten worden aangelegd. Zij zouden ook niet mogen worden aangewend voor stockeren van wegebouwmaterialen, zoals dat helaas nu dikwijls met zulke plekken geschiedt.

De Minister antwoordt hierop :

De normen en richtlijnen in voege bij het Bestuur der Wegen sinds augustus 1981 voorzien, zowel voor de wegen met 2 rijstroken als deze met  $2 \times 2$  rijstroken, de aanleg van stilstandzones (30 m lang) om de kilometer.

Daarenboven worden deze stilstandstroken in doortochten van agglomeraties of in industrie- en in handelszones continu uitgevoerd.

Wat betreft het inrichten van verpozingszones, is het duidelijk dat dergelijke zones bestemd zijn voor het lange afstandsverkeer. Om die reden worden zij systematisch aangebracht langsheen de autosnelwegen.

#### *Beplantingen*

Sommige houtgewassen die 20 à 25 jaar geleden werden aangebracht op de niet-verharde bermen, zijn sindsdien soms uitgegroeid tot bomen. Dit is niet zonder gevaar voor de weggebruikers.

Acht de Minister het niet beter de boom-geworden-struiken te verwijderen wanneer zij gevaarlijk worden? Het is veiligheidshalve beter boomaanplantingen aan de buitenzijde van de berm sloten aan te brengen op perceelsoverschotten.

De Minister deelt mede dat er in de Commissie Verkeersveiligheid en tijdens de vergaderingen tussen de uitvoeringsdiensten van het Bestuur der Wegen en de Rijkswacht er regelmatig gewezen wordt op het potentiële gevaar die de aangehaalde bomen inhouden.

Les études conduites par le département dans le domaine de l'opportunité de l'éclairage des routes de l'Etat et des autoroutes ont effectivement prouvé que l'exploitation de telles installations pour des routes belges se justifiait par la seule diminution de la perte économique consécutive à la réduction du nombre et de la gravité des accidents nocturnes, par un éclairage adéquat.

#### *Aires de repos - Routes de l'Etat*

Il conviendrait d'aménager des aires de repos le long des routes de l'Etat comme cela se fait au Luxembourg et ailleurs, par exemple aux endroits où on a redressé des virages.

A cet égard, le Ministre ne doit pas se laisser influencer par l'avis négatif émis par l'Inspection des Finances selon lequel il s'agirait en l'occurrence d'une compétence régionalisée.

Le commissaire qui a formulé cette observation ne songe pas à des bandes de stationnement mais plutôt à des aires plus étendues qui permettent aux occupants des véhicules de sortir de voiture et de prendre l'air. De telles aires de repos devraient être aménagées à intervalle régulier, par exemple tous les 3 km. Elles ne devraient pas non plus être utilisées pour stocker les matériaux de construction des routes, comme c'est malheureusement souvent le cas.

Le Ministre donne la réponse suivante :

Les normes et directives appliquées par l'Administration des routes depuis août 1981 prévoient l'aménagement de bandes de stationnement (30 m de long) tous les kilomètres, tant pour les routes à deux bandes de circulation que pour celles à  $2 \times 2$  bandes de circulation.

En outre, pour la traversée des agglomérations ou des zones industrielles et commerciales, ces bandes sont continues.

En ce qui concerne l'aménagement d'aires de repos, il est clair que de telles zones sont destinées aux véhicules parcourant de longues distances. C'est pour cette raison qu'elles sont systématiquement aménagées le long des autoroutes.

#### *Plantations*

Certains arbustes qui ont été plantés il y a 20-25 ans sur les accotements en terre sont parfois devenus de vrais arbres, ce qui n'est pas sans danger pour les usagers de la route.

Le Ministre ne juge-t-il pas préférable de les faire enlever lorsqu'ils deviennent dangereux? Du point de vue de la sécurité, il serait préférable de planter ces arbustes sur les excédents de parcelle situés à l'extérieur des fossés de drainage longeant les accotements.

Le Ministre signale que tant en Commission pour la sécurité routière qu'au cours des réunions tenues entre les services d'exécution de l'Administration des routes et la gendarmerie, on a souligné à plusieurs reprises le danger potentiel que représentent ces arbres.

Er worden anderzijds ook richtlijnen aan de beheerders diensten verstrekt, teneinde de ontwikkeling van de beplantingen regelmatig gade te slaan, met het oog op hun verzorging en onderhoud, maar ook met betrekking tot voornoemd verkeer.

#### *Spoorvorming en aquaplaning*

Verschillende leden hebben in de Commissie hun bezorgdheid geuit over de toenemende spoorvorming in bitumineuze wegdekverhardingen. Deze is mede oorzaak van de gevreesde « aquaplaning » bij personenwagens. Er wordt nochtans ook op gewezen dat bij zware neerslag het water niet tijdig kan worden afgevoerd bij zeer brede wegen op die plaatsen waar de dwarsshelling miniem is.

Een lid merkt op dat ongevallen ingevolge aquaplaning ook vaak te wijten zijn aan de veel te hoge snelheid van sommige weggebruikers. Heel wat automobilisten weten niet meer aan welke snelheidsbeperkingen ze zich moeten houden ingevolge herhaalde intentieverklaringen van de Minister van Verkeerswezen over de maximumsnelheid.

Waarom geen wegsignalisering aanbrengen met verlichte borden die de plaatsen aangeven waar aquaplaning kan optreden ?

De Minister stipt aan dat aquaplaning vooral voorkomt op wegen die aan verbeteringswerken toe zijn. Het zou een dure aangelegenheid zijn om kabels te leggen en inwendig verlichte panelen te plaatsen, terwijl enige tijd later de verbeteringswerken van start gaan.

Tevens dient opgemerkt dat aquaplaning zich voordoet bij bijzondere weersomstandigheden, zodat niet gemakkelijk kan uitgemaakt worden wanneer bedoelde borden in werking dienen gesteld te worden.

Dientengevolge opteert het Bestuur der wegen voor de plaatsing van gewone reflecterende borden.

Spoorvorming, d.w.z. een blijvende vervorming van verhardingen die overlangse rijsporen doet ontstaan, is een verschijnsel dat vooral koolwaterstofverhardingen treft.

De bepalingen van de bestekken van het Bestuur der Wegen werden aangepast om dit nadeel te verhelpen en men kan zeggen dat de verhardingen die momenteel aangelegd worden, dit risico niet meer lopen.

De nieuwe samenstellingen van de omhulde mengsels, de aanlegmethodes, de controle ervan en de speciale koolwaterstofbindmiddelen maken dat de kans op spoorvorming zeer gering geworden is, zelfs in uitzonderlijke weersomstandigheden (grote hitte).

Dit verhindert evenwel niet dat op dit ogenblik nog gevallen van spoorvorming voorkomen. Over het algemeen gaat het over oude verhardingen, waarvan de samenstelling weinig geschikt is in bepaalde verkeersomstandigheden waarvoor ze niet bestudeerd werd (b.v. onvoorziene toename van het vrachtautoverkeer als gevolg van de aanleg van een industriezone).

D'autre part, des instructions ont également été données aux services de gestion, pour qu'ils surveillent régulièrement la croissance des plantations en vue d'assurer leur entretien mais aussi la sécurité routière.

#### *Formation d'ornières et aquaplaning*

Plusieurs membres se sont dits préoccupés par la formation croissante d'ornières dans les revêtements bitumineux des routes. Celle-ci est notamment à l'origine du phénomène d'aquaplaning redouté par les conducteurs de voitures particulières. Il est aussi souligné que par fortes pluies, l'eau ne s'évacue pas assez rapidement sur les routes très larges aux endroits où le degré d'inclinaison de la route est minime.

Un membre fait remarquer que les accidents dus à l'aquaplanage sont souvent aussi imputables à la vitesse beaucoup trop élevée de certains usagers de la route. Nombre d'automobilistes ne savent plus à quelles limitations de vitesse ils doivent s'en tenir, en raison des déclarations d'intention répétées du Ministre des Communications quant à la vitesse maximum.

Pourquoi ne pas placer des panneaux de signalisation lumineux indiquant les endroits où il y a un risque d'aquaplaning ?

Le Ministre répond que l'aquaplaning est surtout fréquent sur les routes faisant l'objet de travaux de modernisation. Il serait onéreux de devoir poser des câbles et installer des panneaux lumineux, alors que le début des travaux de modernisation est programmé pour un peu plus tard.

Il est également souligné que l'aquaplaning fait son apparition dans certaines circonstances atmosphériques bien précises, de sorte qu'il n'est pas aisé de déterminer à quel moment il faudrait faire fonctionner ces panneaux.

En conséquence, l'Administration des routes a opté pour le placement de panneaux réfléchissants ordinaires.

La formation d'ornières, c'est-à-dire une déformation définitive des revêtements qui engendre des ornières longitudinales est un phénomène qui concerne principalement des revêtements hydrocarbonés.

Les clauses des cahiers des charges de l'Administration des routes ont été adaptées pour remédier à cet inconvénient et on peut affirmer que les revêtements exécutés actuellement ne présentent plus ce risque.

Grâce à la nouvelle composition des mélanges enrobés, aux méthodes de pose, au contrôle des travaux exécutés et à l'utilisation de liants hydrocarbonés spéciaux, le risque de formation d'ornières est devenu minime, même dans des circonstances atmosphériques exceptionnelles (forte chaleur).

Il n'empêche que l'on rencontre encore actuellement des cas d'orniérage. En général, il s'agit d'anciens revêtements, dont la composition n'est guère appropriée à certaines conditions de trafic pour lesquelles elle n'a pas été conçue (par exemple un accroissement imprévu du passage de camions par suite de l'aménagement d'une zone industrielle).

Het herstellen van spoorvorming moet in ieder geval grondig onderzocht worden ten einde de oorzaak van de beschadiging te kennen.

Het is inderdaad nutteloos en duur om de rijsporen met om het even welk produkt op te vullen indien de oorzaak, die zich op een bepaald niveau van de verharding kan bevinden (onderlaag, fundering), niet weggewerkt wordt.

Daarom laat het Bestuur over het algemeen de rijweg gedeeltelijk uitbreken tot en met de laag die de spoorvorming veroorzaakte. Hierna worden nieuwe lagen of gerecycleerde omhulde mengsels aangelegd.

Ingeval de koolwaterstofmengsels gewoon versleten zijn (met name onder invloed van het verkeer van voertuigen uitgerust met spijkerbanden b.v.) en de onderbouw nog intact is, en alleen in dit geval, kan een beroep gedaan worden op eenvoudige technieken, bestaande in het opnieuw profileren van de rijweg met fijne omhulde mengsels, zoals b.v. grindzandasfaltverhardingen. Deze gevallen komen in België zelden voor.

Een lid merkt nog op dat de vervormingen van de bitumineuze verhardingen vooral ontstaan nabij verkeerslichten. Dit wordt mede veroorzaakt door de steeds zwaarder geladen vrachtwagens die grote belastingen per as geven. Het komt erop aan de wegenconstructie vooral nabij verkeerslichten aan te passen. Andere leden wijzen er nog op dat het, ter voorkoming van aquaplaning, aangewezen is de dwarse helling op snelwegen niet te klein te nemen en dat het aantal rijvakken niet te groot mag worden genomen.

#### *Verkeerslichten op rijkswegen*

De uitrusting met driekleurige verkeerslichten van nieuw in dienst te stellen wegen komt steeds te laat. Een voorbeeld daarvan is de weg Aalter-Maldegem.

De mening dat men steeds te laat komt bij de uitrusting met driekleurige verkeerslichten van nieuw in dienst te stellen wegen, kan niet gedeeld worden door de Minister.

De aanleg van driekleurige verkeerslichten is immers afhankelijk van verschillende voorwaarden :

— De aanleg moet verkeerstechnisch verantwoord zijn. Voor nieuw in dienst te stellen wegen gebeurt dit uiteraard op basis van de te verwachten verkeersdensiteiten en de karakteristieken van de weg. Indien na de ingebruikname vastgesteld wordt dat de verkeersdensiteiten toch hoger liggen dan verwacht en de criteria voor de aanleg van verkeerslichten bereikt worden of dit in de nabije toekomst zullen zijn, kan tot de aanleg besloten worden. Dit betekent dus geenszins dat men te laat komt.

— Het betrokken kruispunt moet fysisch afgewerkt zijn om de installatie van de lichten toe te laten.

— Het is ook niet zo evident dat de installatie van verkeerslichten op kruispunten van nieuwe wegen zou dienen de voorrang te krijgen op de installaties op kruispunten op bestaande wegen. Uiteraard dient de voorrang gegeven aan

De toute manière, il faudra, à l'occasion des travaux de réparation, étudier de très près les ornières, afin de pouvoir déterminer la cause des dégâts.

Il est en effet inutile et onéreux de combler ces ornières au moyen de l'un ou l'autre produit, sans avoir éliminé la cause qui peut se trouver à un certain niveau de revêtement (couche inférieure, fondations).

C'est la raison pour laquelle l'Administration fait généralement ouvrir une partie de la chaussée jusqu'à la couche qui a occasionné l'orniérage. Ensuite, on place de nouvelles couches ou des mélanges enrobés recyclés.

Lorsque les mélanges hydrocarbonés sont simplement usés (par exemple sous l'influence du passage de véhicules équipés de pneus à clous) et que les fondations sont encore intactes, mais uniquement dans ce cas, on peut recourir à des techniques plus simples consistant à reprofiler la chaussée au moyen de mélanges enrobés fins, tels que les revêtements en asphalte graveleux. Toutefois, de tels cas sont rares en Belgique.

Un membre fait encore remarquer que les déformations du revêtement en bitume apparaissent surtout aux abords des feux de signalisation. Elles sont occasionnées notamment par les camions de plus en plus lourdement chargés, ce qui se traduit par des charges par essieu importantes. Il conviendrait d'adapter les méthodes de construction en conséquence, surtout à proximité des feux lumineux. D'autres membres ajoutent que, pour prévenir l'aquaplanage sur les routes rapides, il faut que l'inclinaison transversale ne soit pas trop faible et que le nombre des bandes de circulation ne soit pas trop élevé.

#### *Feux de signalisation sur les routes de l'Etat*

Sur les nouvelles routes à mettre en service, les feux de signalisation tricolores sont toujours placés trop tard. Tel a par exemple été le cas sur la route Aalter-Maldegem.

Le Ministre ne peut partager ce point de vue.

Le placement de feux de signalisation tricolores dépend en effet de plusieurs conditions :

— Le placement de ces feux doit être justifié d'un point de vue technique et compte tenu du trafic. Pour les nouvelles routes à mettre en service, ce placement se fait naturellement en fonction de la densité escomptée du trafic et des caractéristiques de la route. Si après sa mise en service, on constate que la densité du trafic dépasse malgré tout les prévisions et que les critères relatifs aux feux de signalisation sont atteints ou le seront dans un proche avenir, on peut décider d'en placer. Cela ne signifie nullement que cette décision est prise trop tard.

— Le carrefour concerné doit être achevé pour permettre l'installation des feux.

— Par ailleurs, il n'est pas tellement évident que l'installation de feux de signalisation aux carrefours de nouvelles routes doit avoir la priorité sur les installations aux carrefours de routes existantes. Il faut évidemment accorder la

kruispunten waar de aanleg van verkeerslichten zich om verkeerstechnische en veiligheidsredenen het meeste opdringt. Op het huidig ogenblik bevinden zich 187 installaties op de wachtlijst, zodat rekening houdend met de beschikbare kredieten de gevaarlijkst geachte kruispunten het eerst in aanmerking komen om te worden uitgerust.

#### *Autowegen/nevenbedrijven*

Vastgesteld wordt dat de openingsuren van de restaurants en cafetaria's langs de autowegen zeer grillig zijn.

Buitenlanders ervaren onze autowegen als eerder « onherbergzaam ». Een lid heeft 's avonds zelf kunnen vaststellen dat zes van dergelijke nevenbedrijven langs de E3 gesloten waren. Nochtans waren de panelen die de mogelijkheid tot spijs en drank aanduiden innerlijk verlicht. In één geval was er zelfs een bord geplaatst met de aanduiding « open ». Dergelijke misleidingen zijn niet van aard om aan deze nevenbedrijven de functie te geven, waarvoor zij werden opgericht.

Volgens de Minister bevatten de inwendig verlichte panelen langs de autosnelwegen, die de nevenbedrijven aanwijzen, benevens de eventuele aanduiding van restauratie ook de aanduiding van de parking, benzinstation en sanitaire installatie. Het is niet mogelijk een gedeelte van deze inwendig verlichte borden gedurende een deel van de nacht te sluiten.

Een lid wil nog weten wat deze nevenbedrijven aan inkomsten geven en aan wie deze inkomsten ten goede komen.

De inkomsten van de nevenbedrijven gaan naar de concederende overheid, met name van het Wegenfonds en/of de Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, aldus de Minister.

De concederende overheid heeft namelijk de financiële last gedragen van de onteigening der noodzakelijke gronden, het bouwrijp maken van het terrein, de aanleg van de wegenis en van de presignalisatieborden.

Voor het jaar 1982 hebben al de nevenbedrijven samen een cijns opgeleverd waarvan het bedrag gelijk is aan : 175 629 833 frank.

Deze som is als volgt verdeeld over de autosnelwegen :

- autosnelweg E3 : 64 694 849 frank;
- autosnelweg E5 : 47 340 669 frank;
- autosnelweg E10 : 40 638 169 frank;
- autosnelweg E40 : 15 889 160 frank;
- autosnelweg E41 : 4 006 774 frank;
- autosnelweg A13 : 1 474 755 frank;
- autosnelweg A2 : 1 585 458 frank.

Naar verluidt werden pachtreducties gegeven om falingen te voorkomen. Wat is hiervan de toedracht ?

priorité aux carrefours où le placement de feux répond à une nécessité urgente pour des raisons de trafic et de sécurité. Pour l'instant, 187 installations figurent sur la liste d'attente, si bien que compte tenu des crédits disponibles, les carrefours réputés les plus dangereux seront équipés en premier lieu.

#### *Autoroutes/équipements annexes*

On peut constater que les heures d'ouverture des restaurants et cafétérias situés le long des autoroutes sont très variables.

Les étrangers considèrent que nos autoroutes ne sont pas très « accueillantes ». Un membre a pu constater lui-même un certain soir que six de ces établissements situés le long de l'E3 étaient fermés. Pourtant, les panneaux indiquant la possibilité de se restaurer étaient éclairés. Dans un cas, il y avait même une pancarte portant la mention « ouvert ». En induisant les usagers en erreur par de telles indications, ces établissements ne remplissent pas leur rôle.

Le Ministre fait remarquer qu'en plus de l'indication éventuelle de restauration, les panneaux lumineux placés le long des autoroutes, qui indiquent la présence de tels établissements, comprennent également des indications concernant le parking, les stations-service et les installations sanitaires. Il n'est pas possible de débrancher une partie de ces panneaux lumineux pendant une partie de la nuit.

Un membre aimerait également connaître les recettes de ces équipements annexes ainsi que leurs bénéficiaires.

Le Ministre répond que les recettes de ces équipements annexes sont versées au pouvoir qui accorde la concession, à savoir le Fonds des Routes et/ou l'Intercommunale pour l'autoroute E3.

Ce pouvoir a en effet supporté la charge financière de l'expropriation des terrains nécessaires, des travaux d'aménagement des terrains, des travaux de voirie et des panneaux de présignalisation.

Pour 1982, ces établissements ont versé au total une redevance s'élevant à 175 629 833 francs.

Ce montant se répartit comme suit entre les différentes autoroutes :

- autoroute E3 : 64 694 849 francs;
- autoroute E5 : 47 340 669 francs;
- autoroute E10 : 40 638 169 francs;
- autoroute E40 : 15 889 160 francs;
- autoroute E41 : 4 006 773 francs;
- autoroute A13 : 1 474 755 francs;
- autoroute A2 : 1 585 458 francs.

Il semblerait que des réductions de loyer ont été accordées pour éviter des faillites. Qu'en est-il exactement ?

De concederende overheid heeft reeds talrijke aanpassingen aangebracht aan de cijnsheffing, dit om de uitbating van de nevenbedrijven te steunen en aldus eventuele falingen te vermijden.

Ter zake citeert de Minister :

— aanpassing van de cijnsheffingsbasis op de verkoop van brandstoffen (geen cijns op het BTW- en accijns gedeelte van de verkoopprijs);

— cijnsheffingsbasis op het restauratiegedeelte verminderd tot 70 pct. buiten de B.T.W. van de omzet, i.p.v. op de volledige bruto-omzet;

— cijnsontheffing op de telefoongesprekken en de verkoop van dagbladen;

— op de sigarettenverkoop wordt de cijns slechts berekend op 40 pct. van de overeenstemmende omzet i.p.v. op de bruto-omzet.

### *Verlichting*

Worden de nieuwe vakken van de autowegen in gebruik gesteld met of zonder wegverlichting ?

Als gevolg van de in 1981 genomen bezuinigingsmaatregelen wordt 65 pct. van de elektrische verlichting op de autowegen uitgeschakeld tussen 0 h 30 en 5 h 30.

Om die maatregel te kunnen uitbreiden tot de gehele verlichting moeten aanpassingswerken uitgevoerd worden waarvoor mijn departement de nodige kredieten dient te ontvangen.

Wat de nieuwe vakken van de autowegen betreft, beperkt mijn departement zich om te beginnen tot de verlichting van de verkeerswisselaars en de gevaarlijke vakken, zoals die waarop grote kunstwerken voorkomen.

Een lid vraagt aan de Minister of hij voornemens is eerlang een campagne voor propere wegen te voeren en of hij de aannemers heeft verzocht een prijsopbod te doen voor het verwijderen van afval.

Deze tijdelijke actie, die hij goedkeurt, is slechts denkbaar voor zover zij wordt voortgezet. Wat denkt de Minister bijvoorbeeld van het plaatsen van containers aan de belangrijkste wegen of autowegen, vooral op de parkeerterreinen aan de autowegen ?

De Minister antwoordt dat zijn diensten voor de Campagne voor propere autowegen en snelwegen, die in de week van 20 tot 26 juni 1983 zal worden gevoerd, inderdaad een beroep hebben gedaan op de privé-sector in het raam van de uitvoering van onderhoudscontracten.

Hij is gelukkig dat het lid zulk een campagne in beginsel goedkeurt; hij ook acht zulk een campagne van belang en hoopt dat zij gevolgen op lange termijn zal hebben.

Afgezien van de sensibilisering van het publiek, heeft hij dus aan zijn diensten gevraagd om echt in de properheid te investeren en die inspanning nadien voort te zetten.

Le pouvoir qui a accordé la concession a déjà adapté à plusieurs reprises le montant de la redevance en vue d'aider les établissements à supporter les charges d'exploitation et éviter d'éventuelles faillites.

A cet égard, le Ministre cite :

— l'adaptation de la base de prélèvement de la redevance sur la vente de carburants (pas de redevance sur la partie du prix de vente constituée par la T.V.A. et les accises);

— la réduction de la base de calcul de la redevance à payer sur la partie restauration à 70 p.c. du chiffre d'affaires hors T.V.A. au lieu de la totalité du chiffre d'affaires brut;

— l'exonération de redevances sur les conversations téléphoniques et la vente de quotidiens;

— la réduction de la base de calcul de la redevance sur la vente de cigarettes à 40 p.c. du chiffre d'affaires au lieu du chiffre d'affaires brut.

### *Eclairage*

Les nouveaux tronçons d'autoroutes seront-ils mis en service avec ou sans éclairage ?

65 p.c. des installations d'éclairage des autoroutes sont actuellement déclenchées entre 0 h 30 et 5 h 30 suite aux mesures de restriction prises en 1981.

L'extension de ces mesures à la totalité de ces installations nécessite des travaux d'adaptation pour lesquels mon département est tributaire de la mise à la disposition des crédits nécessaires.

Pour les nouveaux tronçons d'autoroutes, mon département se limite dans un premier stade à l'éclairage des échangeurs et des sections dangereuses, telles que celles comportant des ouvrages d'art importants.

Un membre demande au Ministre s'il compte entreprendre très prochainement une campagne de propreté et s'il a consulté les entrepreneurs afin de leur permettre de lui remettre prix pour l'évacuation des déchets.

Cette action temporaire qu'il approuve ne peut se concevoir que pour autant qu'elle se poursuive; que pense le Ministre par exemple de l'installation de containers le long des principales routes ou autoroutes et plus particulièrement dans les parkings des autoroutes ?

Le Ministre répond que pour la Semaine de la propreté sur les autoroutes et routes express qui se déroulera du 20 au 26 juin 1983, ses services ont effectivement fait appel au secteur privé dans le cadre de l'exécution des baux d'entretien.

Il se déclare heureux que le membre approuve le principe d'une telle campagne de propreté; pour sa part, il est également convaincu de l'intérêt de cette action pour autant qu'elle ait des effets à long terme.

A côté de la sensibilisation du public à ce problème, il a donc demandé à ses services de procéder à un véritable investissement dans la propreté, effort qu'ils entendent d'ailleurs poursuivre ultérieurement.

In mei jongstleden werd een algemene offerte gehouden voor de levering van 3 000 kleine containers voor de auto-wegen.

Elke container zal 240 liter groot zijn; het dossier zal eerlang worden ten uitvoer gelegd.

Hij meent evenwel dat er talrijke redenen zijn voor sluikstorting aan de autosnelwegen; het probleem moet op het nationale en op het gewestelijke vlak worden aangepakt.

Het is een feit dat de verloren verpakking, die veel meer wordt gebruikt dan vroeger, het afvalvolume noodzakelijkerwijze heeft vergroot.

De laksheid van bepaalde gemeentebesturen inzake afvalverwerking en afvalbeheer — weinig of geen bijzondere ophalingen en geen verwijdering van hinderlijke voorwerpen — werkt bovendien het clandestien storten op onopvallende plaatsen in de hand.

Dit is de jongste jaren helaas een al te zeer verbreide gewoonte geworden.

Het valt te hopen dat de Campagne voor propere autowegen het grote publiek zal doen inzien dat deze toestand niet langer kan voortduren.

## 2. Autosnelwegen

Ter zake ondervraagt geeft de Minister navolgende inlichtingen betreffende de huidige stand der werken en de vooruitzichten m.b.t. navolgende snelwegen.

### *E5 te Wetteren*

Wegens aquaplanning zijn er op deze autosnelweg te Wetteren op twee jaar tijd reeds 19 doden geweest op dezelfde plaats, samen met een aantal zwaar gewonden. Dit jaar reeds 7 ongevallen met 4 doden. Welke maatregelen zal de Minister nemen?

In antwoord op deze vraag deelt de Minister mede dat herstellingswerken aan het wegdek op bedoelde plaats te Wetteren voorzien zijn voor een bedrag van 5,4 miljoen frank ten laste van artikel 536.01 van het Wegenfonds.

De aanbesteding ervan zal plaatsvinden op 28 juni 1983. Bedoelde zone zal, in afwachting van deze werken, aan de weggebruikers gesignaleerd worden door middel van borden A15-slipgevaar.

### *Autoweg A8*

Het bouwprogramma van de A8 wordt voortgezet zodat in 1986 alle vakken aanbesteed zullen zijn.

#### *a) Werken in uitvoering :*

— Vak Mourcourt-Quartes.

— Hacquegnies : Bouw van de brug en toegang tot R.W.58.

En mai dernier, un appel d'offres général a été lancé pour la fourniture de 3 000 mini-containers destinés au réseau autoroutier.

Chacun d'eux aura une contenance de  $\pm$  240 litres; ce dossier va prochainement se concrétiser.

Néanmoins, il est persuadé que les causes de déversement clandestin le long des autoroutes sont nombreuses; une solution à ce phénomène doit être recherchée aux niveaux national et communal.

Il est un fait que l'accroissement considérable des emballages perdus a forcément augmenté le volume des déchets.

De plus, le laxisme de certaines administrations communales à l'égard du traitement et de la gestion des déchets — peu ou pas d'enlèvement spéciaux ni de ramassages d'objets encombrants — favorise le déversement clandestin en des lieux anonymes.

Cette pratique préjudiciable est devenue, au cours de ces dernières années, une habitude malheureuse, trop répandue.

Il est à souhaiter que la Semaine de propreté sur les autoroutes fasse comprendre au grand public que la situation existante ne peut pas perdurer.

## 2. Autoroutes

Plusieurs questions lui ayant été posées à ce sujet, le Ministre communique les informations ci-après concernant l'état actuel des travaux et les perspectives de réalisations ultérieures.

### *E5 à Wetteren*

En deux ans, l'aquaplanning a provoqué sur cette autoroute, à Wetteren, la mort de 19 personnes, auxquelles il faut ajouter un certain nombre de blessés graves. Cette année, 7 accidents ont déjà fait 4 morts. Quelles mesures le Ministre prendra-t-il?

Le Ministre indique que des travaux de réfection du revêtement à l'endroit signalé sont prévus pour un montant de 5,4 millions de francs, à charge de l'article 536.01 du Fonds des routes.

L'adjudication de ces travaux aura lieu le 28 juin 1983. En attendant, le tronçon en question sera signalé aux usagers par des signaux A15 - risque de dérapage.

### *Autoroute A8*

Le programme de construction de l'A8 se poursuit de manière à ce que toutes les sections soient adjudgées en 1986.

#### *a) Travaux en cours :*

— Section Mourcourt-Quartes.

— Hacquegnies : Construction du pont et de l'accès à la R.N.58.

*b) Programma 1983 :*

— Vak Quartes-Hacquegnies.

*c) Programma 1984 :*

— Verkeerswisselaar van Mourcourt.

— Vak Ollignies-Marcq.

*d) Programma 1985 :*

— Vak Hacquegnies-Bouvignies (1e deel).

— Vak Bouvignies-Ollignies (1e deel).

*e) Programma 1986 :*

— Vak Hacquegnies-Bouvignies (2e deel).

— Vak Bouvignies-Ollignies (2e deel).

*Autowegen E9 en E40*

Het uitvoeringsprogramma van de autowegen E9 en E40 wordt voortgezet zodat het gehele tracé einde 1987 in gebruik kan worden gesteld.

*Autoweg E40 :*

1984 : Ciergnon-Villers-sur-Lesse (5,5 km) : Kavel 17 A.

1984 : Villers-sur-Lesse-Wellin (4,5 km) : Kavel 17 B.

*Autoweg E9 :*

1983 : Villeroix-Neufchâteau : Kavels 15 en 16.

1984 : Villeroix-Neufchâteau : Kavel 17.

1984 : Dinez-Mont : Kavel 10.

1985 : Mabompré-Hemroulle : Kavel 12.

1985 : Baraque Fraiture-Dinez : Kavel 9.

*Gemeenschappelijk vak E9-E40 :*

1983 : Ebly-Léglise (5,3 km) : Kavel 26.

1984 : Légglise-Thibessart (7 km) : Kavel 27.

1984 : Thibessart-Habay (6 km) : Kavel 28.

*Autoroute A28 :*

1985 : Hondelange-Messancy : 1e Kavel en 2e Kavel.

*Autoweg A17 Doornik-Brugge**1. In de provincie Henegouwen :*

— Vak Rarquain-Empleuve in gebruik gesteld, het definitieve wegdek is voorzien voor 1984.

— Vak Templeuve-Saint-Léger : de dienstorder zal binnenkort worden gegeven aan de aannemer die belast is met de uitvoering van het definitieve wegdek.

*b) Programme 1983 :*

— Section Quartes-Hacquegnies.

*c) Programme 1984 :*

— Echangeur de Mourcourt.

— Section Ollignies-Marcq.

*d) Programme 1985 :*

— Section Hacquegnies-Bouvignies (1<sup>e</sup> partie).

— Section Bouvignies-Ollignies (1<sup>e</sup> partie).

*e) Programme 1986 :*

— Section Hacquegnies-Bouvignies (2<sup>e</sup> partie).

— Section Bouvignies-Ollignies (2<sup>e</sup> partie).

*Autoroutes E9 et E40*

Le programme de réalisation des autoroutes E9 et E40 se poursuit de manière à ce que l'ensemble du tracé puisse être mis en service fin 1987.

*Autoroute E40 :*

1984 : Ciergnon-Villers-sur-Lesse (5,5 km) : Lot 17 A.

1984 : Villers-sur-Lesse-Wellin (4,5 km) : Lot 17 B.

*Autoroute E9 :*

1983 : Villeroix-Neufchâteau : Lots 15 et 16.

1984 : Villeroix-Neufchâteau : Lot 17.

1984 : Dinez-Mont : Lot 10.

1985 : Mabompré-Hemroulle : Lot 12.

1985 : Baraque Fraiture-Dinez : Lot 9.

*Tronçon commun E9-E40 :*

1983 : Ebly-Léglise (5,3 km) : Lot 26.

1984 : Légglise-Thibessart (7 km) : Lot 27.

1984 : Thibessart-Habay (6 km) : Lot 28.

*Autoroute A28 :*

1985 : Hondelange-Messancy : 1<sup>er</sup> Lot et 2<sup>e</sup> Lot.

*Autoroute A17 Tournai-Bruges**1. Dans la province de Hainaut :*

— Section Rarquain-Templeuve en service, les revêtements définitifs sont prévus en 1984.

— Section Templeuve-Saint-Léger, l'ordre de service sera donné prochainement à l'entrepreneur chargé de l'exécution des revêtements définitifs.

— Brug over het Spierekanaal : in aanbouw.

— Vak Saint-Léger-Dottenijs : werkzaamheden aan de gang; de dienstorder zal binnenkort worden gegeven aan de aannemer die belast is met de uitvoering van het wegdek.

— Vak Dottenijs-Rollegem : maakt deel uit van het programma 1983.

## 2. In de provincie West-Vlaanderen :

— Verkeerswisselaar A17 met Rijksweg 68 in 1983.

— Bruggen B30, B33 en B36 in 1983.

— Verkeerswisselaar A17 met Rijksweg 308 in 1983.

— Bruggen B27, B34 en B36 in 1984.

### Autoweg A27

De volgende vakken zijn reeds voor het verkeer geopend :

a) Battice (E5), Solwaster (toegangsweg Spa);

b) zuidelijke omlegging te Sankt-Vith,

Alle belangrijke werken, met inzondering van die op het vak Ster-Malmedy zijn op de overige vakken aanbesteed; de ingebruikstelling is gepland uiterlijk einde 1984.

Voor het vak Ster-Malmedy (7 km), waarop o.m. het viaduct van de Eau Rouge moet worden gebouwd, zijn de aanbestedingen gepland voor 1983 en 1984; de ingebruikstelling wordt verwacht tegen einde 1987.

Ten slotte is mij niets bekend over enige wijziging van het programma van aanleg van de A27 op het grondgebied van de Bondsrepubliek Duitsland.

### 3. Rijkswegen

Met betrekking tot de Rijkswegen worden door de Minister inlichtingen verstrekt over vordering der werken en de vooruitzichten.

#### R.W. 4 - Ring van Martelange

In 1982 heeft de Minister besloten voorrang te verlenen aan de voltooiing van de E9-autoweg. De kostprijs van de grote omlegging te Martelange (8,5 km lengte) wordt geraamd op 1 miljard 250 miljoen. Gezien de begrotingsbeperkingen is het niet mogelijk deze beide grote werken gezamenlijk uit te voeren. Als gevolg van de termijnen om het plan te voltooien en de innemingen te verwezenlijken, zal die omlegging trouwens niet vóór de autoweg in dienst genomen kunnen worden.

Het vak Villeroux-Neufchâteau van de E9 staat geprogrammeerd in 1984 en zal vanaf 1986 de verbinding met de E40 verzekeren.

Het verkeer en vooral het zwaar verkeer op de R.W. 4 tussen Bastenaken en Aarlen zal daardoor aanzienlijk afnemen.

— Pont sur le canal de l'Espierres, en cours de réalisation.

— Section Saint-Léger-Dottignies, en cours de réalisation, l'ordre de service sera donné prochainement à l'entrepreneur chargé de l'exécution des revêtements.

— Section Dottignies-Rollegem : prévue au programme de 1983.

## 2. Dans la province de Flandre occidentale :

— Complexe de raccordement A17 — R.N. 68 en 1983.

— Ponts B30, B31, B33 et B36 en 1983.

— Complexe de raccordement A17 — R.N. 308 en 1983.

— Ponts B27, B34 et B35 en 1984.

### Autoroute A27

Les sections déjà ouvertes à la circulation sont :

a) Battice (E5), Solwaster (accès de Spa);

b) contournement sud de Saint-Vith,

sauf pour la section Ster-Malmedy, tous les travaux essentiels sont adjugés sur les sections restantes et leur mise en service est prévue pour la fin 1984 au plus tard.

En ce qui concerne la section Ster-Malmedy (7 km) comprenant notamment le viaduc de l'Eau Rouge, les adjudications sont programmées pour 1983 et 1984, et la mise en service est prévue pour la fin 1987.

Enfin, je n'ai aucune information concernant une modification quelconque du programme de construction de l'A27 sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne.

### 3. Routes de l'Etat

Au sujet des routes de l'Etat, le Ministre communique les renseignements suivants concernant les travaux en cours et futurs.

#### R.N. 4 - Contournement de Martelange

En 1982, le Ministre a décidé de donner priorité à l'achèvement de l'autoroute E9. Le coût du projet de grand contournement de Martelange (8,5 km de longueur) est estimé à 1 milliard 250 millions. Vu les restrictions budgétaires, il n'est pas possible de mener ces deux grands travaux en parallèle. Par ailleurs, vu les délais pour achever le projet et réaliser les emprises, le contournement ne pourrait pas être mis en service avant l'autoroute.

Le tronçon Villeroux-Neufchâteau de l'E9 est programmé en 1984 et, dès 1986, il assurera la liaison avec l'E40.

Dès lors, le trafic sur la R.N. 4 entre Bastogne et Arlon devrait être considérablement diminué, notamment le trafic lourd.

Daarna zal een beslissing kunnen worden genomen over de wenselijkheid van een omlegging te Martelange.

Wat betreft de contestatie doet de Minister nog opmerken dat de weerstand tegen de omleiding niet zo zeer van natuurbeschermingsmiddelen komt dan wel van de jagersgroepering. Hij wenst in elk geval rekening te houden met de belangen en de standpunten van de plaatselijke bevolking. Ook met de belangen van de jagers wordt naar de mate van het mogelijke rekening gehouden.

#### R.W. 5 — Verlichting

De verlichting van de Rijkswegen wordt enkel ten laste van het departement aangebracht om redenen van verkeersveiligheid 's nachts. Aangezien deze veiligheid rechtstreeks wordt beïnvloed door het aantal voertuigen die de betrokken wegen gebruiken, hanteert het departement als eerste criterium de dagelijkse verkeersdichtheid om te bepalen of een wegvak verlicht moet worden. De minimumdichtheid is vastgesteld op 6 000 voertuigen per dag.

Volgens de kredieten die ter beschikking van het departement zijn gesteld, worden elk jaar enkele wegvakken die aan deze norm beantwoorden, uitgerust met verlichting door het Rijk.

Bij de keuze van die wegvakken wordt eveneens rekening gehouden met de vermoedelijke ontwikkeling van het verkeer op korte termijn als gevolg van de mogelijke bouw van nieuwe wegen en de bijzondere kenmerken van het verkeer (uitsluitend plaatselijk of seizoensgebonden verkeer).

Afgezien van dit eerste criterium van de verkeersdichtheid, kunnen sommige rijkswegvakken ook worden verlicht omwille van de eigen kenmerken van het tracé zelf, zoals scherpe bochten, veranderlijke breedte of gevaarlijke kruispunten.

Het wegvak Brussel-Philippeville van de R.W. 5 beantwoordt aan het eerste van de twee voornoemde criteria. 62 van de 76 km van dit vak zijn reeds uitgerust met een verlichting door de Staat. Bovendien werd de R.W. 5 in de doortocht van Couvin en bij de douanepost van Rocroi verlicht op grond van het tweede criterium.

Voor de andere wegvakken van Brussel-Philippeville die eventueel met een verlichting door het Rijk kunnen worden uitgerust, kan nog geen planning worden voorgesteld, omdat deze hoofdzakelijk zal afhangen van de kredieten die tijdens de volgende jaren ter beschikking worden gesteld.

#### RW58

De volgende werken zijn thans aan de gang :

— Vanaf het kruispunt « Longue Saule » (PW60) en het kruispunt Fècheu ( $\pm 1$  km), aanleg van 4 rijstroken, met inbegrip van de bouw van de brug 14 op de autoweg A8.

— Vanaf het kruispunt Fècheu naar « Le Pureau » ( $\pm 2$  km) aanleg van 4 rijstroken, eerste fase.

Une décision quant à l'opportunité d'un contournement de Martelange pourrait alors être prise.

En ce qui concerne la contestation, le Ministre fait encore observer que ce ne sont pas tellement les milieux écologistes, mais plutôt les associations de chasseurs, qui s'opposent au contournement. Il aimerait en tout cas tenir compte des intérêts et des points de vue de la population locale, ainsi que de ceux des chasseurs, pour autant que cela soit possible.

#### R.N. 5 — Eclairage

L'éclairage des routes de l'Etat n'est installé à charge du département que pour des raisons de sécurité routière nocturne. Etant donné que cette sécurité routière est directement influencée par le nombre des véhicules empruntant les routes en question, le département adopte comme premier critère la densité journalière du trafic pour déterminer si une section de route est susceptible d'être éclairée. La valeur minimale de cette densité de trafic est fixée à 6 000 véhicules par jour.

En fonction des crédits mis à la disposition du département, quelques sections de route répondant à ce critère sont équipées chaque année d'un éclairage de l'Etat.

Lors du choix de ces sections de route, il est également tenu compte de l'évolution probable, à court terme, du type de trafic en fonction de la construction éventuellement prévue de nouvelles routes et de caractéristiques particulières éventuelles du trafic (circulation exclusivement locale ou saisonnière).

Outre ce premier critère de densité du trafic, certaines sections de routes de l'Etat sont également susceptibles d'être éclairées par suite de caractéristiques particulières du tracé routier proprement dit, telles que des virages serrés, des discontinuités de gabarits, ou des carrefours dangereux.

Le tronçon Bruxelles-Philippeville de la R.N. 5 satisfait au premier des deux critères précités. 62 km des 76 km que comporte ce tronçon sont déjà pourvus d'un éclairage de l'Etat. De plus, la R.N. 5 dans la traversée de Couvin et au poste de douane de Rocroi a été éclairée sur base du second critère précité.

Pour ce qui concerne les autres sections du tronçon Bruxelles-Philippeville susceptibles d'être dotées d'un éclairage de l'Etat, aucun planning ne peut être avancé, celui-ci dépendant essentiellement des crédits obtenus au cours des prochains exercices.

#### RN58

Les travaux suivants sont actuellement en cours :

— Du carrefour de la Longue Saule (RP60) et le carrefour du Fècheu ( $\pm 1$  km), mise à 4 voies de circulation y compris la construction du pont 14 de l'autoroute A8.

— Du carrefour du Fècheu au lieu dit « Le Pureau » ( $\pm 2$  km), mise à 4 voies de circulation première phase.

De volgende werken komen voor op het programma 1984 :

- Werken van de 2e faze (40 miljoen) van het vak kruispunt Fêcheu tot « Le Pureau ».
- Bouw van de N.M.B.S.-brug te Ansaing (80 miljoen).

*Rijksweg 617 Antwerpen-Zelzate-Zeekust*

1. R.W. 617 is in gebruik op  $2 \times 2$  rijstroken tussen Antwerpen en R.W. 56, Gent-Watervliet, te Lembeke-Kaprijke.

2. Op 31 maart 1983 werd het gedeelte van R.W. 617, gelegen tussen de omgelegde R.W. 310 (Deinze-Aardenburg) en R.W. 296 (Maldegem-Knokke) te Maldegem in gebruik genomen en dit samen met voormelde omgelegde R.W. 310 omheen Maldegem.

3. De openstelling (eveneens  $2 \times 2$  rijstroken) van de resterende 11 km tussen R.W. 56 te Lembeke en de omgelegde R.W. 310 te Maldegem wordt verwacht tegen het najaar 1983.

*R.W. 746*

Het programma van de weg Pecq-Armentières (R.W. 746) wordt voortgezet in het kader van de voltooiing van de reeds aangevatte projecten. De volgende werken zullen worden uitgevoerd :

*1. In de provincie Henegouwen*

- Vak Waasten-Le Lougnet in 1983;
- Brug over de Leie in 1984;
- Vak Komen-Vlaanderen in 1985.

*2. In de provincie West-Vlaanderen*

- Oostelijke omlegging te Menen - Vak tussen de R.W. 9 en de A9 in 1983;
- Brug over de spoorweg te Menen in 1983;
- Vak taalgrens A19 : de studie is aan de gang en de aanbesteding zou kunnen worden verwacht in 1985 of 1986.

*R.W.226 — Ottignies-Nijvel*

De uitvoering van de R.W.226 tussen Ottignies en Nijvel is gepland als volgt :

- Vak « rue des Mèlèzes »-« rue de Beurieux » : werken aan de gang — einde in augustus 1983;
- Vak Orne- en Thylevallei : werken in uitvoering — einde in augustus 1984;
- Viaduct van de Thyle : voltooid;

Au programme 1984 sont prévus les travaux suivants :

- Travaux de la deuxième phase (40 millions) de la section carrefour du Fêcheu au « Pureau ».
- Construction du pont S.N.C.B. à Ansaing (80 millions).

*R.N. 617 Anvers-Zelzate-Littoral*

1. La route de l'Etat 617 est en service sur  $2 \times 2$  bandes entre Anvers et la R.E. 56 Gand-Watervliet, à Lembeek-Kaprijke.

2. Le 31 mars 1983, a eu lieu la mise en service de la partie de la R.E. 617 comprise entre le détournement de la R.E. 310 (Deinze-Aardenburg) et la R.E. 296 (Maldegem-Knokke) à Maldegem, ainsi que la partie de la R.E. 310 précitée contournant Maldegem.

3. La mise en service ( $2 \times 2$  bandes également) des 11 km restants entre la R.E. 56 à Lembeke et la partie de la R.E. 310 contournant Maldegem est prévue pour l'automne 1983.

*R.N. 746*

Le programme de la route Pecq-Armentières (R.N. 746) se poursuit dans le cadre de l'achèvement des projets déjà commencés. Les travaux suivants sont prévus :

*1. Dans la province de Hainaut*

- Section Warneton-Le Lougnet en 1983;
- Pont sur la Lys en 1984;
- Section Comines-Flandre en 1985.

*2. Dans la province de Flandre occidentale*

- Contournement est de Menin - Section comprise entre la R.N. 9 et l'A9 en 1983;
- Pont sur le chemin de fer à Menin en 1983;
- Section frontière linguistique A19 : l'étude est en cours et l'adjudication pourrait être prévue en 1985 ou 1986.

*R.N.226 — Ottignies-Nivelles*

Le planning de réalisation de la R.N.226 entre Ottignies et Nivelles est le suivant :

- Section rue des Mèlèzes-rue de Beurieux : travaux en cours — fin en août 1983;
- Section vallées de l'Orne et de la Thyle : travaux en cours — fin en août 1984;
- Viaduc de la Thyle : terminé;

- Vak Thyle- en Dijlevallei :  
werken aan de gang — einde in december 1983;
- Viaduct van de Dijle :  
werken aan de gang — einde in juni 1984;
- Vak Bousval-Genepiën :  
aanbesteding in maart 1984 — einde voorzien in 1986;
- Vak Genepiën-Nijvel :  
aanbesteding in 1985 — einde voorzien voor 1988.

#### 4. Fietswegen

In de Commissie werd sterk aangedrongen opdat de uitbouw van een veilig fietswegennet eindelijk eens ernstig zou worden aangevat.

Er werd gewezen op het groot aantal zware en dodelijke ongevallen waarvan schoolfietsende jongeren het slachtoffer zijn.

De schoolfietsers zijn meestal aangewezen op de Rijkswegen die de centra verbinden. Er werd verwezen naar bepaalde streken, zoals de Kempen, waar gemiddeld twee scholieren op drie op de fiets zijn aangewezen voor hun verplaatsingen. Als oorzaken van het bedroevend hoog aantal ernstige verkeersongevallen met schoolfietsende jongeren werden onder meer aangestipt : de totale afwezigheid van fietspaden in veel, bebouwde zones, de gebrekkige structuur in onderhoudstoestand van bestaande fietswegen, de gevaarlijke inplanting van te smalle fietsstrookjes naast het gemotoriseerd verkeer, soms de aanwending van fietspaden als parkeerruimte door motorvoertuigen, het verkeersgedrag van de fietser en niet het minste dit van de automobilisten.

Volgens sommige leden ontbreekt het bij het Departement van Openbare werken soms aan het onontbeerlijk enthousiasme om een grootscheeps fietswegenprogramma op te stellen en uit te voeren. Jaren geleden, toen het autowegennet werd uitgebouwd, was dat wel het geval. Nu het bouwen van autosnelwegen weldra ongeveer zal beëindigd zijn, zou trouwens het nodige personeel voor deze nieuwe opdracht kunnen worden ingezet.

#### Fietspaden — Realisatiegraad

Een lid stelt vast dat sinds 1978 de bedragen die jaarlijks geïnvesteerd worden voor de bouw van fietspaden, relatief verminderen. De realisatiegraad, nl. de vastleggingen vergeleken met de voorziene bedragen, bedroeg na 1978 nauwelijks 60 pct.

- Section vallées de la Thyle et de la Dyle :  
travaux en cours — fin en décembre 1983;
- Viaduc de la Dyle :  
travaux en cours — fin en juin 1984;
- Section Bousval-Genappe :  
adjudication en mars 1984 — fin prévue en 1986;
- Section Genappe-Nivelles :  
adjudication en 1985 — fin prévue en 1988.

#### 4. Pistes cyclables

On a beaucoup insisté en Commission sur la nécessité d'entamer enfin sérieusement la construction d'un réseau de pistes cyclables sûres.

On a rappelé le grand nombre d'accidents graves et mortels dont sont victimes de jeunes écoliers se déplaçant à bicyclette.

Ces écoliers sont la plupart du temps obligés d'emprunter les routes de l'Etat reliant les centres entre eux. On a déjà souligné que dans certaines régions, comme en Campine, deux écoliers sur trois en moyenne utilisent la bicyclette pour leurs déplacements. Parmi les causes du nombre tristement élevé d'accidents graves impliquant de jeunes écoliers, citons l'absence totale de pistes cyclables dans beaucoup de zones bâties, la structure défectueuse et le mauvais état d'entretien des pistes cyclables existantes, l'aménagement dangereux de bandes cyclables trop étroites en contact direct avec le trafic motorisé, l'utilisation occasionnelle des pistes cyclables comme aire de stationnement pour les véhicules automobiles et le comportement du cycliste dans la circulation, sans oublier évidemment le comportement des automobilistes.

Selon certains membres, le département des Travaux publics manquerait parfois de l'indispensable enthousiasme pour élaborer et mettre en œuvre un vaste programme de construction de pistes cyclables, contrairement à ce qui s'est passé il y a des années pour le réseau autoroutier. Puisque la construction des autoroutes touche aujourd'hui pour ainsi dire à sa fin, il devrait être possible d'affecter à la réalisation de cette nouvelle mission le personnel qu'elle requiert.

#### Pistes cyclables — Taux de réalisation

Un membre constate que, depuis 1978, les montants investis annuellement pour la construction de pistes cyclables sont en diminution relative. Le taux de réalisation, obtenu en comparant les engagements aux montants prévus, s'est à peine élevé à 60 p.c. après 1978. Comment cela s'explique-t-il ?

De Minister verstrekt navolgende gegevens betreffende de voorziene bedragen en de vastleggingen voor de jongste vijf jaar :

Le Ministre communique les données suivantes au sujet des montants prévus et des engagements pour les cinq dernières années :

|                | Voorzien<br><i>Prévisions</i> | Vastgelegd<br><i>Engagements</i> | % Vastlegging<br><i>% Engagement</i> |
|----------------|-------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|
| 1978 . . . . . | 500                           | 432                              | 86                                   |
| 1979 . . . . . | 500                           | 331                              | 66                                   |
| 1980 . . . . . | 700                           | 421                              | 60                                   |
| 1981 . . . . . | 970                           | 443                              | 46                                   |
| 1982 . . . . . | 400                           | 477                              | 199                                  |

Hieruit blijkt dat, wanneer men het te zwakke percentage voor 1981 (46 pct.) buiten beschouwing laat, men resultaten bekomt, variërend tussen 60 pct. en 119 pct., met een gemiddelde van 79 pct., hetgeen als bevredigend beschouwd mag worden.

Het uitzonderlijk laag cijfer voor 1981 is te wijten aan het feit dat de voorziene kredieten (970 miljoen frank) de mogelijkheden van de diensten, zowel van het Bestuur der Wegen als van het Ministerie van Financiën (onteigeningen door de Comités tot Aankoop van onroerende goederen) overtroffen.

Het is duidelijk dat het aanleggen van fietspaden een aanzienlijk aantal onteigeningen van percelen van kleine oppervlakte (maar van grote waarde) vereist.

De onderhandelingen nopens deze aankopen gaan vaak met moeilijkheden gepaard, hetgeen voor het uitvoeren van deze programma's meer vertraging veroorzaakt dan voor andere werken het geval is.

Anderzijds is het zo dat in menig geval een zeer accurate topografie vereist is voor studies op dit terrein en dit omwille van de onmiddellijke nabijheid van de drempels van gebouwen en van de inritten van garages.

De ontwerpen moeten dan ook nogal vaak aangepast worden, hetgeen eveneens een oorzaak van vertraging betekent.

Het is echter ontegensprekelijk zo dat de standvastigheid van het bedrag der vastleggingen sedert 1979, getuigt van de vaste wil om de inspanningen op het gebied van het aanleggen van fietspaden voort te zetten.

Uit de gegevens voor de jaren 1980 en 1981 blijkt het volgens de Minister dat het weinig betekenisvol is op dit vlak bovenmatige kredieten te voorzien.

#### *Investeringsprogramma*

De jongste jaren werd als jaarlijks investeringsprogramma voor de bouw van fietspaden een bedrag van bijna 1 miljard frank voorzien.

Uit het fysisch programma voor 1983 wordt dat bedrag herleid tot minder dan 0,5 miljard frank.

Il résulte de ces chiffres qu'abstraction faite d'un pourcentage trop faible en 1981 (46 p.c.), on obtient des résultats qui vont de 60 à 119 p.c., soit une moyenne de 79 p.c., que l'on peut considérer comme satisfaisante.

Le chiffre exceptionnellement faible de 1981 est dû au fait que les crédits prévus (970 millions) dépassaient les possibilités des services, tant de l'administration des Routes que du Ministère des Finances (expropriations par les Comités d'acquisition d'immeubles).

Il est clair que la construction de pistes cyclables exige un nombre considérable d'expropriations de parcelles de petite superficie (mais de grande valeur).

Les tractations relatives à ces acquisitions donnent souvent lieu à des difficultés, ce qui retarde davantage l'exécution de ces programmes que celle d'autres travaux.

Par ailleurs, dans bien des cas, les études requièrent une topographie très précise en raison de la proximité immédiate des seuils des immeubles et des entrées de garages.

Il s'ensuit que les projets doivent fréquemment être adaptés, ce qui constitue une cause supplémentaire de retard.

Il est cependant indéniable que la continuité du montant des engagements depuis 1979 témoigne d'une ferme détermination de poursuivre les efforts entrepris dans le domaine de la construction de pistes cyclables.

Les chiffres des années 1980 et 1981 indiquent, selon le Ministre, qu'il ne sert à rien de prévoir des crédits excessifs dans ce domaine.

#### *Programme d'investissement*

Au cours des dernières années, un programme d'investissement annuel de près de 1 milliard a été prévu pour la construction de pistes cyclables.

Pour ce qui est du programme physique de 1983, ce montant est ramené à moins de 0,5 milliard de francs.

Een lid vraagt waarom het fietspadenprogramma zo drastisch werd gewijzigd.

De Minister antwoordt dat er een bedrag van 400 miljoen frank werd vastgelegd voor fietspaden. Samen met een post « diversen » werd er in totaal 477 miljoen frank vastgelegd voor fietspaden.

Hierna de voorziene en vastgelegde bedragen gedurende de vijf laatste jaren :

(In miljoenen franken)

Un membre demande pourquoi le programme de construction de pistes cyclables a été modifié de manière si fondamentale.

Le Ministre répond qu'en 1982, un montant de 400 millions de francs a été engagé pour la construction de pistes cyclables. Lorsqu'on y ajoute le montant inscrit à un poste « divers », on obtient un total de 477 millions de francs pour les pistes cyclables.

Le tableau ci-dessous indique les montants prévus et engagés au cours des cinq dernières années :

(En millions de francs)

|                | Voorzien<br>—<br>Montants prévus | Vastgelegd (diversen inbegrepen)<br>—<br>Montants engagés (divers inclus) |
|----------------|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| 1978 . . . . . | 500                              | 432                                                                       |
| 1979 . . . . . | 500                              | 331                                                                       |
| 1980 . . . . . | 700                              | 421                                                                       |
| 1981 . . . . . | 970                              | 443                                                                       |
| 1982 . . . . . | 407                              | 477                                                                       |

Men kan dus vaststellen dat een bedrag van 500 miljoen frank ruim volstaat om jaarlijks fietspaden aan te leggen. Men mag hierbij niet vergeten dat het voorzien van fietspaden gepaard gaat met veel (verhoudingsgewijze) onteigeningen, die, naar het oordeel van de Minister automatisch het te voorziene quantum bepalen.

Anderzijds mag niet uit het oog verloren worden dat bij de modernisering van de bestaande wegen veelal ook hier fietspaden worden voorzien waar dit mogelijk blijkt.

Het budget dat op deze wijze aan fietspaden wordt gespendeerd kan echter niet worden opgegeven, omdat het uitsplitsen van deze aannemingen een zeer omslachtig werk zou zijn.

#### *Wet op het Wegenfonds*

De jongste aanpassing van de wet op het Wegenfonds laat toen dit Fonds in te schakelen voor de aanleg van fietspaden.

Werd er al beroep gedaan op voormelde wet ?

Hoe dikwijls ? Waar ? Voor welk bedrag ?

Hoeveel kilometers fietspaden aangelegd in toepassing van voornoemde wet ?

In verband met voormelde wet werd tot nog toe hierop slechts beroep gedaan in navolgende gevallen :

- te Sint-Lambrechts-Woluwe : 2,1 km - 8,8 M.
- te Sint-Pieters-Woluwe : 2,4 km - 17,8 M.
- te Herk-de-Stad : 0,5 km - 1,1 M.

On peut donc constater qu'un montant de 500 millions de francs par an suffit largement pour la construction de pistes cyclables. Il ne faut pas oublier à cet égard que la construction de pistes cyclables implique (proportionnellement) de nombreuses expropriations et, selon le Ministre, celles-ci déterminent automatiquement l'ordre de grandeur du montant à prévoir.

On ne peut pas perdre de vue, d'autre part, que, lors de la modernisation de routes existantes, il est procédé là où cela s'avère possible à l'aménagement de pistes cyclables.

Le budget ainsi consacré aux pistes cyclables ne peut toutefois pas être supprimé, car la ventilation de ces marchés de travaux serait beaucoup trop compliquée.

#### *Loi relative au Fonds des routes*

La dernière adaptation de la loi relative au Fonds des routes permet d'associer celui-ci à la construction de pistes cyclables.

A-t-on déjà eu recours à cette loi ?

Combien de fois ? Pour quels motifs ? A concurrence de quels montants ?

Quel est le kilométrage de pistes cyclables construites en application de la loi précitée ?

Pour ce qui est de la première question, il faut noter que, jusqu'à présent, il n'a été recouru à cette loi que dans les cas suivants :

- Woluwe-Saint-Lambert : 2,1 km - 8,8 M.
- Woluwe-Saint-Pierre : 2,4 km - 17,8 M.
- Herk-de-Stad : 0,5 km - 1,1 M.

Uit de gegevens van de uitvoeringsdiensten blijken er evenwel meerdere projecten te bestaan die, naargelang het geval, in een nabije of verdere toekomst in het vooruitzicht kunnen worden gesteld.

Er wordt dan per geval onderzocht of de voorstellen kaderen in de mogelijkheid, geboden door de wet op het Wegenfonds.

#### *Werken in de loop van 1982 vastgelegd*

Er werd een overzicht gevraagd van de in 1982 toegewezen werken voor de aanleg van fietspaden in de rubriek « II-Wegen ».

De Minister geeft hierna de gewenste gegevens per provincie :

Antwerpen : 5,2 miljoen.

Waals-Brabant : nihil.

Vlaams-Brabant : 47 miljoen.

Brusselse Agglomeratie : 69,1 miljoen.

Provincie West-Vlaanderen : 73,2 miljoen.

Provincie Oost-Vlaanderen : 23,1 miljoen.

Provincie Henegouwen : 60,9 miljoen.

Provincie Luik : 28,2 miljoen.

Provincie Limburg : 41,6 miljoen.

Provincie Luxemburg : nihil.

Provincie Namen : 52,0 miljoen.

In totaal werd er in 1982 400 miljoen frank voor fietspaden vastgelegd. Dit bedrag dient met 77 miljoen frank te worden vermeerderd voor de post « diversen » (verrekeningen, herzieningen, onteigeningen, en dergelijke).

#### *Fietspaden in de Kempen*

De Kempen is in ons land wel de streek waar het drukst gebruik wordt gemaakt van de fiets. Een enquête heeft uitgezeten dat in het arrondissement Turnhout dagelijks 40 000 scholieren gebruik maken van de fiets voor hun verplaatsingen. Helaas ! worden telkenjare tientallen schoolfietsers zwaar gekwetst bij verkeersongevallen en vallen er onder hen verschillende verkeersdoden te betreuren. Welke is de stand van de fietswegenbouw langs de voornaamste rijkswegen in het arrondissement Turnhout ?

Volgende inlichtingen worden door de Minister verstrekt :

##### *R.W. 12 Geel-Mol*

— Langs de zuidelijke omlegging van Mol is de aanleg van de fietspaden voorzien in 1984.

— Langs de zuidelijke omlegging van Geel wordt de uitvoering gepland voor 1985.

Il ressort toutefois des chiffres des services d'exécution qu'il existe plusieurs projets dont la réalisation est prévue dans un avenir proche ou lointain suivant le cas.

On examine alors, cas par cas, si les propositions correspondent aux possibilités offertes par la loi relative au Fonds des routes.

#### *Travaux engagés dans le courant de l'année 1982*

On a demandé un aperçu des travaux de construction de pistes cyclables adjugés en 1982 dans le cadre de la rubrique « II-Routes ».

Le Ministre fournit les chiffres suivants, par province :

Anvers : 5,2 millions.

Brabant wallon : néant.

Brabant flamand : 47 millions.

Agglomération bruxelloise : 69,1 millions.

Province de Flandre occidentale : 73,2 millions.

Province de Flandre orientale : 23,1 millions.

Province de Hainaut : 60,9 millions.

Province de Liège : 28,2 millions.

Province de Limbourg : 41,6 millions.

Province de Luxembourg : néant.

Province de Namur : 52,0 millions.

Au total, 400 millions de francs ont été engagés en 1982 pour la construction de pistes cyclables. A ce montant, il faut ajouter 77 millions de francs inscrits au poste « Divers » (décomptes, révisions, expropriations, etc.).

#### *Pistes cyclables en Campine*

La Campine est la région où l'on utilise probablement le plus la bicyclette. Une enquête a montré que dans l'arrondissement de Turnhout, 40 000 écoliers emploient chaque jour leur bicyclette pour se déplacer. Malheureusement, des dizaines d'entre eux sont grièvement blessés chaque année dans des accidents de la circulation et plusieurs y trouvent la mort. Où en est-on en ce qui concerne la construction de pistes cyclables en bordure des principales routes de l'Etat dans l'arrondissement de Turnhout ?

Le Ministre fournit les renseignements suivants :

##### *R.N. 12 Geel-Mol*

— le long du contournement sud de Mol, l'aménagement des pistes cyclables est prévu pour 1984.

— le long du contournement sud de Geel, l'exécution est programmée pour 1985.

*R.W. 14 Turnhout-Ravels-Weelde-Poppel*

— Gepland voor 1984-1985.

— Opmetingen op het terrein moeten nog gebeuren.

*R.W. 20 Turnhout-Baarle Hertog*

Nog geen concrete vooruitzichten inzake vervanging van het bestaande aanliggend fietspad.

*R.W.20 Geel-Kasterlee*

Uitvoering voorzien in 1984.

*R.W. 20 Veerle-Geel*

Onteigeningen nog uit te voeren.

*R.W. 24 Turnhout-Merksplas 1e en 2e deel*

— Het 1e deel kan dit jaar worden aanbesteed.

— Voor het 2e deel dienen de onteigeningen nog uitgevoerd.

*R.W. 24 Mol-Balen*

Uitvoering in 1986.

*R.W. 25 Geel-Retie*

Voltooïing eindvak nabij Geel-centrum.

Uitvoering voorzien in 1984.

*R.W. 51 Rijkevorsel-Hoogstraten*

Gepland voor 198.

*R.W. 53 vak Lille-Oostmalle*

Uitvoering voorzien in 1985.

*R.W. 53 Herselt-Olen : eindvak nabij Herselt*

Uitvoering voorzien in 1984.

*R.W. 212 Herselt-Averbode*

Uitvoering voorzien in 1984 en 1985.

*R.W. 223 Herentals-Lichtaart*

Uitvoering voorzien in 1987.

*R.W. 223 Retie-Kasterlee*

Uitvoering voorzien in 1987.

*R.W. 223 Retie-Postel*

Uitvoering voorzien in 1986.

*R.W. 244 Hoogstraten-Loenhout*

De opmetingen zijn aan de gang en de uitvoering wordt gepland voor 1985.

*R.N. 14 Turnhout-Ravels-Weelde-Poppel*

— Prévu pour 1984-1985.

— Les métrés doivent encore être réalisés sur le terrain.

*R.N. 20 Turnhout-Baarle Hertog*

Pas encore de projets concrets pour remplacer la piste cyclable existante.

*R.N. 20 Geel-Kasterlee*

Exécution prévue en 1984.

*R.N. 20 Veerle-Geel*

Expropriation encore à réaliser.

*R.N. 24 Turnhout-Merksplas 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> tronçons*

— Le premier tronçon pourra être adjugé cet année.

— pour le deuxième tronçon, il faut encore procéder aux expropriations.

*R.N. 24 Mol-Balen*

Exécution en 1986.

*R.N. 25 Geel-Retie*

Achèvement du dernier tronçon près du centre de Geel.

Exécution prévue en 1984.

*R.N. 51 Rijkevorsel-Hoogstraten*

Prévu pour 1984.

*R.N. 53 tronçon Lille-Oostmalle*

Exécution prévue en 1985.

*R.N. 53 Herselt-Olen : dernier tronçon à proximité de Herselt*

Exécution prévue en 1984.

*R.N. 212 Herselt-Averbode*

Exécution prévue en 1984 et 1985.

*R.N. 223 Herentals-Lichtaart*

Exécution prévue en 1987.

*R.N. 223 Retie-Kasterlee*

Exécution prévue en 1987.

*R.N. 223 Retie-Postel*

Exécution prévue en 1986.

*R.N. 24 Hoogstraten-Loenhout*

Les métrés sont en cours et l'exécution est prévue pour 1985.

*Fietswegen - RW 438*

Terzake ondervraagd antwoordt de Minister dat de realisatie van een fietspad tussen Eupen en Welkenraedt, langsheen de R.W. 438 is voorzien op het budget van 1984.

Geen enkele onteigening is noodzakelijk.

Het ontwerp is thans ter studie bij het Bestuur der Wegen.

**C. Waterlopen***Stuw op de Houille*

Een lid vraagt hoever het staat met de plannen voor de bouw van een stuw op de Houille. Is die stuw er wel nodig, aangezien hij enkel zou moeten dienen voor de waterbevoorrading van Nederland ?

De Minister antwoordt dat de onderhandelingen met Frankrijk over de wenselijkheid van een dergelijk project nog niet zijn afgesloten en dat die investering inderdaad ook afhangt van het standpunt dat moet worden ingenomen ten opzichte van Nederland, dat vragende partij is voor zijn waterbevoorrading.

Traditioneel hebben de Nederlanden steeds de problemen van de Waterverdragen gekoppeld aan de ontwerpen van de bocht van Bath en Baalhoek.

Oordelend dat deze twee ontwerpen niet voorzien zijn op korte termijn, hebben de Nederlanden hun positie veranderd en verbinden ze nu de Waterverdragen met de ontwerpen 43/48 feet.

*De Kempische kanalen*

De onderhoudstoestand van de Kempische kanalen, namelijk het Kempisch kanaal en het Schelde-Maaskanaal is erbarmelijk. De dijken en vooral de kunstwerken die meestal meer dan een eeuw geleden werden begouwd, zijn volgens een lid bijna bouwvallig en dringend aan herziening toe.

De Minister wees erop dat voor het onderhoud en de instandhouding van de Kempische kanalen dit jaar een globaal bedrag van circa 75 miljoen frank zal kunnen uitgetrokken worden. Dit bedrag zal toelaten volgende werken uit te voeren :

Gewone onderhoudswerken : 4 miljoen frank.

Buitengewone onderhoudswerken :

*Zuid-Willemsvaart : 12,3 miljoen frank*

— herstellen wegdek en fietspad tussen Lanaken en Bochtolt;

— herstellen ophaalbrug te Lozen

— diverse kleine werken en herzieningen.

*Piste cyclable - RN 438*

Interrogé sur ce point, le Ministre répond que la réalisation d'une piste cyclable entre Eupen et Welkenraedt le long de la RN 438 est prévue au budget de 1984.

Aucune expropriation ne sera nécessaire.

Le projet est actuellement à l'étude à l'Administration des Routes.

**C. Voies hydrauliques***Barrage de la Houille*

Un membre demande où en sont les projets de construction d'un barrage sur la Houille ? Un tel ouvrage est-il nécessaire compte tenu du fait qu'il ne devrait servir que pour l'approvisionnement en eau des Pays-Bas ?

Le Ministre fait remarquer que les négociations avec la France n'ont pas encore abouti quant à l'opportunité d'un tel projet et que cet investissement dépend en effet également de la position à prendre vis-à-vis des Pays-Bas, demandeur pour leur approvisionnement en eau.

Traditionnellement, les Pays-Bas ont toujours jumelé les problèmes des traités Escaut-Meuse avec les projets du coude de Bath et du Baalhoek.

Considérant que ces deux projets ne sont pas prévus à court terme, les Pays-Bas ont modifié leur position et lient maintenant les traités Escaut-Meuse aux projets 43/48 feet.

*Les canaux campinois*

Les canaux campinois, à savoir le canal de la Campine et le canal Escaut-Meuse, sont entretenus de manière lamentable. Un membre fait observer que les digues et surtout les ouvrages d'art, dont la plupart ont été construits il y a plus d'un siècle, sont pratiquement en ruine et doivent être réfectionnés d'urgence.

Le Ministre répond qu'un montant global d'environ 75 millions de francs sera prévu cette année pour l'entretien des canaux campinois. Ce montant permettra d'exécuter les travaux suivants :

Travaux d'entretien ordinaires : 4 millions de francs.

Travaux d'entretien extraordinaires :

*Zuid-Willemsvaart : 12,3 millions de francs*

— réfection du revêtement de la route et de la piste cyclable reliant Lanaken et Bochtolt;

— réparation du pont-levis à Lozen;

— divers menus travaux et révisions.

*Kanaal Bocholt-Herentals : 10,1 miljoen frank*

- definitieve oeververdediging afwaarts de brug Geelten Aart;
- herstellen trekweg te Lommel;
- aanstorten overdiepten te Olen;
- diverse kleine werken en herzieningen.

*Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten : 40,7 miljoen frank*

- voorlopige oeververdediging sectie Dessel-Turnhout, rechteroever;
- voorlopige oeververdediging sectie Rijkvorsel-Sint-Job in 't Goor, linker- en rechteroever;
- herstellen bruggen 9 en 10 te Sint-Lenaarts;
- diverse kleine werken en herzieningen.

*Kanaal naar Beverlo : 4,2 miljoen frank*

- voorlopige oeververdediging over 1 500 meter, wester-oever te Stevensvennen;
- diverse kleine werken en herzieningen.

*Kanaal Dessel-Kwaadmechelen : 2,5 miljoen frank*

- herstelling trekweg linker- en rechteroever.

*Grote Nete*

In het stroomgebied van de Grote Nete stroomopwaarts Lier, komen regelmatig ernstige overstromingen voor. De verhoging van de dijken en de profielverbetering werden steeds opnieuw uitgesteld. Ondertussen zijn de bestaande dijken op vele plaatsen ingezakt en ernstig aangetast. Grondige verbeteringswerken moeten dringend worden uitgevoerd.

Hierop repliceert de Minister dat in de Provinciale Commissie voor de Waterproblemen in 1974 een gezamenlijke studie werd uitgewerkt voor de sanering van de streek behorend tot het stroombekken van de Grote en de Kleine Nete.

Zowel op het bevaarbaar gedeelte als op het onbevaarbaar gedeelte, gerangschikt in de eerste categorie, moeten de dijken worden versterkt en gecontroleerde overstromingsgebieden worden afgelijnd.

Omwille van de afvoermogelijkheden is het noodzakelijk dit plan uit te voeren van afwaarts naar opwaarts.

Het afwaarts gelegen gedeelte, werd opgenomen in het Sigmaplan, dat in 1977 na de overstromingen te Ruisbroek werd goedgekeurd en dat volop in uitvoering is.

De werken aan de Netten zijn intussen gevorderd tot Lier, hoewel ook hier en daar lokale dijkherstellingen nodig zijn gebleken op enkele meer opwaarts gelegen plaatsen.

De toestand van de dijken, die nog niet aan de beurt zijn gekomen, is zeker niet bevredigend. Ook na het stormtij van 2 februari 1983 moesten talrijke bressen en stroomgaten worden gedicht. Een meer ingrijpende aanpak blijft nodig. Op het ontwerp van de begroting 1983 werd op arti-

*Canal Bocholt-Herentals : 10,1 millions de francs*

- protection définitive des rives en aval du pont Geelten Aart;
- réfection du chemin de halage à Lommel;
- remblayage d'endroits trop profonds à Olen;
- divers menus travaux et révisions.

*Canal Dessel-Turnhout-Schoten : 40,7 millions de francs*

- protection provisoire des rives Dessel-Turnhout, rive droite;
- protection provisoire des rives section Rijkvorsel-Sint-Job in 't Goor, rives gauche et droite;
- réfection des ponts 9 et 10 à Sint-Lenaarts;
- divers menus travaux et révisions.

*Canal en direction de Beverlo : 4,2 millions de francs*

- protection provisoire des rives sur 1 500 mètres, rive occidentale à Stevensvennen;
- divers menus travaux et révisions.

*Canal Dessel-Kwaadmechelen : 2,5 millions de francs*

- réfection du chemin de halage sur les rives gauche et droite.

*Grande Nèthe*

Il y a régulièrement de graves inondations dans le bassin de la Grande Nèthe en amont de Lierre. Les travaux d'exhaussement des digues et d'amélioration du profil n'ont pas cessé d'être reportés. Entre-temps, les digues existantes se sont affaissées en de nombreux endroits et ont subi de sérieuses dégradations. Il convient d'exécuter d'urgence d'importants travaux d'amélioration.

Le Ministre répond qu'une étude globale portant sur l'assainissement de la région comprise dans le bassin de la Grande et de la Petite Nèthe a été réalisée en 1974 dans le cadre de la Commission provinciale des problèmes de l'eau.

Tant sur le tronçon navigable que sur le tronçon non navigable, classés en première catégorie, les digues doivent être consolidées et des zones d'inondations contrôlées doivent être délimitées.

En raison des possibilités d'évacuation, il est nécessaire que ce plan soit réalisé d'aval en amont.

Le tronçon situé en aval a été repris dans le plan Sygma qui a été adopté en 1977 après les inondations de Ruisbroek et qui est en cours d'exécution.

Dans l'intervalle, les travaux effectués sur les deux Nèthes ont progressé jusqu'à Lierre, bien qu'il se soit avéré nécessaire de réparer les digues çà et là en quelques endroits situés plus en amont.

La situation des digues qui n'ont pas encore été réfectionnées n'est assurément pas satisfaisante. Après la marée tempête du 2 février 1983, il a également fallu colmater de nombreuses brèches et ouvertures provoquées par le courant. Une intervention plus énergique reste nécessaire.

kel 01.07 meer dan 300 miljoen frank voorzien voor de voortzetting van het programma van de dijkversterking op de Neten.

#### *Albertkanaal - Gevaarlijke taluds*

Ter versterking van de taluds werden de jongste maanden betonnen wandversterkingen aangebracht.

De verticale wanden van het Albertkanaal verhogen de verdrinkingskansen omdat drenkelingen zich aan de boorden niet kunnen optillen. Recent zijn trouwens kinderen verdronken. Het spannen van een kabel, waaraan men zich kan optrekken, naast het bouwen van trappen, zou, naar de mening van een commissaris, redding kunnen brengen.

De Minister vestigt er de aandacht op dat het departement gealarmeerd werd door het aantal verdrinkingen dat in het gemoderniseerde Albertkanaal werd vastgesteld, niet alleen van wild, maar ook van mensen.

In bosrijke gebieden werden bij de aanleg maatregelen genomen die bevrediging geven voor het wild. Ten einde het veel ernstiger probleem van de drenkelingen op te lossen en deze toe te laten zich alsnog te redden, werd besloten aan beide oevers van het Albertkanaal om de 100 meter noodtrappen aan te leggen, waarlangs de drenkelingen zich op het droge kunnen hijsen. Op voorhand werden proeven uitgevoerd in verband met de vorm van de trap en de handgreep. Dit onderzoek werd met gunstige resultaten afgerond, zodat sedert begin dit jaar de werken zowel in de provincie Antwerpen als in de provincie Limburg in uitvoering kunnen gaan.

Ondanks deze maatregelen, moeten de personen die zich langsheen het Albertkanaal begeven, rekening houden met de aanwezige waterweg en in dat opzicht in de eerste plaats zelf de nodige omzichtigheid in acht nemen. Sommige verdrinkingen zijn trouwens niet als ongeval te beschouwen.

Wat betreft het aanbrengen van een kabel, dient trouwens opgemerkt dat een dergelijke kabel onvermijdelijk zou weggereden worden.

#### *Kleine Nete/Albertkanaal - Grondduiker*

In april 1983 deden zich nogmaals ernstige opstuwingen voor in de grondduiker waarmee de Kleine Nete onder het Albertkanaal wordt geleid. Allerlei afval wordt opgehouden door het krooshek dat voor de duiker werd geplaatst. Daardoor ontstond zeer grote verstopping en gevaarlijke opstuwing van de Kleine Nete. Door de inzet van veel middelen kon op het nippertje een zware waterramp worden voorkomen. Enorme hoeveelheden hout en afvalmateriaal werden opgehaald.

Welke maatregelen denkt de heer Minister te nemen om hieraan te verhelpen? Is het niet aangewezen de afstand tus-

Un montant de plus de 300 millions de francs a été inscrit à l'article 01.07 du projet de budget de 1983 pour la poursuite du programme de consolidation des digues sur les Nèthes.

#### *Canal Albert - Talus dangereux*

Pour consolider les talus, on a coulé ces derniers mois des parois en béton.

Les parois verticales du canal Albert augmentent les risques de noyade, étant donné que les personnes qui se noient ne peuvent se hisser hors de l'eau en s'agrippant aux bords. Des enfants sont d'ailleurs, récemment, morts de la sorte. Un commissaire estime qu'en tendant un câble grâce auquel on pourrait se hisser hors de l'eau et en construisant des escaliers, il serait possible de sauver les personnes tombées à l'eau.

Le Ministre attire l'attention sur le fait que le Département a été alarmé par le nombre de noyades qui se sont produites dans la partie modernisée du Canal Albert et dont, non seulement le gibier, mais également des êtres humains ont été victimes.

Dans les régions boisées on a, lors des travaux d'aménagement, pris des mesures qui donnent satisfaction pour le gibier. Afin de résoudre le problème beaucoup plus sérieux des personnes qui se noient, et de leur donner la possibilité de se sauver, il a été décidé de placer sur les deux rives du Canal Albert, tous les 100 mètres, des escaliers de secours grâce auxquels les accidentés pourront rejoindre la berge. Des essais ont été réalisés en ce qui concerne la forme de l'escalier et la main courante. Ces essais se sont révélés concluants, si bien qu'au début de cette année, on pourra entamer les travaux tant dans la province d'Anvers que la province de Limbourg.

Malgré ces mesures, les personnes se déplaçant le long du Canal Albert doivent tenir compte de la présence d'une voie navigable et prendre d'abord elles-mêmes les précautions qui s'imposent. Certaines noyades ne sont d'ailleurs pas dues à des accidents.

En ce qui concerne la pose d'un câble, il faut noter qu'il serait inévitablement arraché par les bateaux.

#### *Petite Nèthe/Canal Albert - Siphon*

Au mois d'avril 1983, d'importants refoulements se sont une nouvelle fois produits dans le siphon de la Petite Nèthe sous le Canal Albert. Des déchets de toute sorte se sont trouvés retenus par la grille placée à l'entrée du siphon. Il s'en est suivi un sérieux engorgement et une dangereuse crue de la Petite Nèthe. La mise en œuvre de moyens importants a permis d'éviter, au dernier moment, une grave inondation. D'énormes quantités de bois et de déchets ont été retirées de l'eau.

Quelles mesures le Ministre envisage-t-il pour remédier à cette situation? Ne conviendrait-il pas de prévoir une

sen de krooshekken en de duikers te vergroten? Ook op andere duikers onder het Albertkanaal, met name op de Jeker, bestaan dergelijke problemen.

Volgens de Minister is het geweten dat voor de duiker van de Kleine Nete onder het Albertkanaal te Grobbendonk allerhande drijvend vuil zich opstapelt en dat als gevolg daarvan onvoldoende water kan worden afgevoerd. Het rooster dat vóór de inlaat werd geplaatst, moet evenwel vermijden dat de duiker zelf zou verstoppert en moet dus zeker behouden worden wil men katastrofen voorkomen. Om het reinigen van het rooster veelvuldiger en efficiënter te kunnen uitvoeren werden door het departement begin 1983 automatisch-reinigende roosters geplaatst. De praktijk heeft thans echter uitgewezen dat het vuil in zodanig grote afmetingen en hoeveelheden toestroomt dat een degelijk gebruik van de installatie belemmerd wordt. De diensten v.o.w. zullen trachten om door een andere concept van de roosters hieraan te verhelpen. Het staat echter niet op voorhand vast dat deze oplossing het gestelde probleem met meer kans op succes zal verhelpen.

Een definitieve oplossing moet in een ruimer kader geplaatst worden, want vele instanties zijn bevoegd (provincie, gemeenten, enz.).

Het drijvende vuil dat aanleiding geeft tot de problemen, is afkomstig uit het opwaartse bekken dat niet in beheer is bij het bestuur van Openbare Werken. Het kwaad moet bij voorkeur aan de oorsprong worden tegengegaan en dat begint bij het ruimen van de grachten, beken en rivieren die het vuil aanvoeren, alsmede het politionele toezicht op sluikstortingen. Gelet op de omvang van de hinder aan de duiker te Grobbendonk en de moeilijke positie van het departement van Openbare Werken, dat genoopt is het hoofd te bieden aan de gevolgen van de aanvoer van het drijvend vuil zonder de oorzaken ervan te kunnen aanpakken, werd met de Gouverneur van de provincie Antwerpen contact opgenomen om in de Commissie voor Waterproblemen naar een oplossing te zoeken die voldoening kan geven aan alle betrokken instanties.

#### *Sigmaplan*

Verschillende leden wijzen op het belang en de dringendheid van beveiliging tegen overstroming in het kust- en Scheldebekken. Met betrekking tot het Scheldebekken wordt aangedrongen op versnelde uitvoering van het Sigmaplan, waarin ophoging en versterking van de dijken van de Schelde en haar bijrivieren worden tot stand gebracht.

Desbetreffend ondervraagd, geeft de Minister de gemeenten, op grondgebied waarvan dijkversterkingswerken werden uitgevoerd :

De Schelde-linkeroever : Beveren, Zwijndrecht, Antwerpen, Kruike, Temse, Hamme, Dendermonde, Zele, Berlare, Wichelen-Wetteren, Destelbergen, Gent.

Schelde-recheroever : Antwerpen, Hemiksem, Schelle, Sint-Amans, Buggenhout, Dendermonde, Wichelen, Wetteren, Melle, Gent.

Durme : Temse, Hamme, Waasmunster, Zele, Lokeren.

distance plus grande entre les grilles et les siphons? Des problèmes similaires se posent également pour d'autres siphons réalisés sous le Canal Albert, notamment sur le Geer.

Le Département n'ignore pas que des matières flottantes de toute sorte s'accumulent devant le siphon de la Petite Nèthe sur le Canal Albert à Grobbendonk, ce qui a pour effet de rendre l'écoulement des eaux insuffisant. Cependant, la grille placée à l'embouchure du siphon doit permettre d'éviter qu'il ne se bouche et il n'est donc pas question de la supprimer si l'on veut éviter les catastrophes. En vue de rendre le nettoyage de la grille plus fréquent et plus efficace, le Département a fait placer, au début de 1983, des grilles auto-nettoyantes. Toutefois, l'expérience vient de démontrer que la dimension et la quantité des déchets affluants sont telles que l'installation n'est pas en mesure de fonctionner correctement. Les services des Travaux publics s'efforceront de remédier à cet état de choses par des grilles d'une autre conception. Il n'est cependant pas acquis d'avance que ce moyen permettra de résoudre le problème de manière plus satisfaisante.

En réalité, la solution définitive doit se situer dans un cadre plus vaste car de nombreuses instances sont compétentes dans ce domaine (province, communes, etc.).

Les déchets flottants, qui sont à l'origine des problèmes, proviennent du bassin situé en amont et qui ne relève pas de l'administration des Travaux publics. Le mal doit, de préférence, être combattu à la racine, ce qui implique tout d'abord de curer les fossés, les ruisseaux et les rivières qui amènent les déchets et aussi de réprimer les déversements clandestins. Etant donné l'ampleur de la difficulté rencontrée au siphon de Grobbendonk et la position inconfortable du département des Travaux publics obligé de faire face aux conséquences de l'afflux de déchets flottants sans pouvoir en combattre les causes, contact a été pris avec le Gouverneur de la province d'Anvers en vue de rechercher au sein de la Commission des problèmes de l'eau une solution susceptible de donner satisfaction à toutes les parties intéressées.

#### *Plan Sigma*

Plusieurs membres insistent sur l'intérêt et l'urgence de protéger le bassin côtier et le bassin de l'Escaut contre les risques d'inondation. En ce qui concerne le bassin de l'Escaut, ils insistent sur une accélération de la réalisation du plan Sigma, qui comporte l'exhaussement et la consolidation des digues de l'Escaut et de ses affluents.

Interrogé à ce sujet, le Ministre indique les communes sur le territoire desquelles des travaux de consolidation des digues ont été effectués :

Rive gauche de l'Escaut : Beveren, Zwijndrecht, Anvers, Kruike, Tamise, Hamme, Termonde, Zele, Berlare, Wichelen-Wetteren, Destelbergen, Gand.

Rive droite de l'Escaut : Anvers, Hemiksem, Schelle, Saint-Amand, Buggenhout, Termonde, Wichelen, Wetteren, Melle, Gand.

Durme : Tamise, Hamme, Waasmunster, Zele, Lokeren.

Rupel-rechteroever : Schelle, Niel, Boom, Rumst.  
 Rupel-linkeroever : Willebroek.  
 Zenne : Mechelen.  
 Beneden-Dijle : Mechelen.  
 Boven-Dijle tot Muizen : Mechelen.  
 Dijle-afleiding : Mechelen.  
 Beneden-Nete : Duffel (90 pct.), Lier.  
 Kleine Nete : Lier, Nijlen, Emblem, Zandhoven.  
 Grote Nete : Berlaar, Heist-op-den-Berg, Westerloo, Geel.

Nete-afleiding : Lier.

Met betrekking tot bovenstaand overzicht dient aangestipt dat in een aantal deelgemeenten de werken wel volledig zijn, doch in het kader van de fusies werd telkens de naam van de fusiegemeenten aangegeven.

Op de hierna vermelde plaatsen werden de werken volledig gerealiseerd :

— Schelde (rechteroever) van Bornem tot brug te Temse.

— Rupel (rechteroever) te Bornem.

— Beneden-Nete tussen Mechelen (Walem) en Rumst.

De in het Sigmaplan voorziene hoogtecota's der dijken zijn de volgende :

— tussen de Nederlandse grens en Oosterweel (in het kader van de Schelde-Rijnverbinding) : + 11.000;

— van Oosterweel tot veer Hoboken : + 8.35;

— overige dijken (uitgezonderd vak Schoonaarde-Gent van de Schelde) : + 8.00;

— vak Schoonaarde-Gent van de Schelde : + 7.50.

#### *Stormstuw - Kostprijs studie*

Details van de kostprijs voor de studie van de stormvloedkering te Oosterweel. Hoe is die zaak gecontroleerd geworden? Kunnen details gegeven worden over die kostprijs.

Op 27 oktober 1978 werd het deelcontract n° 1 « Studie en ontwerp » van de stormvloedkering, afgesloten.

Voor de studie werd een bedrag van 645 miljoen frank vastgelegd. Tot op heden werd 626,7 miljoen frank betaald en is nog 4,1 miljoen frank verschuldigd voor uitgevoerde prestaties welke binnenkort zal worden betaald.

De studie is uitgevoerd in nauwe samenwerking met het Bestuur der Waterwegen. Deze gang van zaken garandeert op zichzelf dat het verloop van de studie degelijk wordt gevolgd en gecontroleerd. Daarnaast werden de geleverde prestaties op de voor de overheidsopdrachten gebruikelijke manier gecontroleerd.

Wat de kostprijs betreft, werd door het Bestuur een bedrijfsrevisor aangesteld om, in samenwerking met het Bestuur, de nodige boekhoudkundige controles en/of nalcaculaties te verrichten.

Rupel (rive droite) : Schelle, Niel, Boom, Rumst.

Rupel (rive gauche) : Willebroek.

Senne : Malines.

Dyle inférieure : Malines.

Dyle supérieure jusqu'à Muyzen : Malines.

Dyle-dérivation : Malines.

Nèthe inférieure : Duffel (90 p.c.), Lierre.

Petite Nèthe : Lierre, Nijlen, Emblem, Zandhoven.

Grande Nèthe : Berlaar, Heist-op-den-Berg, Westerloo, Geel.

Nèthe - dérivation : Lierre.

Il est à noter, à propos du tableau récapitulatif qui précède, que dans un certain nombre d'anciennes communes, les travaux sont complètement achevés mais qu'on a tenu compte des fusions et indiqué chaque fois le nom des communes fusionnées.

Les travaux ont été entièrement réalisés aux endroits ci-après :

— Escaut (rive droite) : depuis Bornem jusqu'au pont de Tamise.

— Rupel (rive droite) : jusqu'à Bornem.

— Nèthe inférieure : entre Malines (Walem) et Rumst.

Le plan Sigma prévoit par ailleurs les cotes de digues suivantes :

— entre la frontière néerlandaise et Oosterweel (dans le cadre de la liaison Escaut-Rhin) : + 11.000;

— depuis Oosterweel jusqu'au bac d'Hoboken : + 8.35;

— autres digues (à l'exception du tronçon de l'Escaut Schoonaarde-Gand) : + 8.00;

— tronçon de l'Escaut Schoonaarde-Gand : + 7.50.

#### *Barrage anti-tempête d'Oosterweel - Prix de revient*

Un membre aimerait savoir comment on a effectué le contrôle de cette affaire. Peut-on donner des détails du prix de revient ?

Le contrat partiel n° 1 « Etude et Projet » du B.A.T. a été signé en date du 27 octobre 1978.

Pour cette étude, on avait engagé un montant de 645 millions de francs. Jusqu'à présent, on a payé 626,7 millions de francs, pour prestations exécutées, et il reste encore 4,1 millions de francs à payer, ce qui se fera prochainement.

L'étude a été exécutée en étroite collaboration avec l'Administration des Voies hydrauliques. Cette situation garantit déjà que la suite de l'étude a été suivie et contrôlée convenablement. Parallèlement, il y a le contrôle habituel tel qu'il est appliqué pour tous les marchés de l'Etat.

En ce qui concerne le prix de revient, l'Administration a désigné un réviseur d'entreprise afin d'exécuter, en collaboration avec l'Administration les contrôles de comptabilité nécessaires et/ou de procéder aux recalculs nécessaires.

Hierna volgt een opsomming van alle studieopdrachten, die werden uitgevoerd (met bedragen excl. B.T.W.) :

- Eigenlijke studie : 336 030 428 francs.
- Seïsmisch onderzoek : 779 101 frank.
- Grondonderzoek : 117 431 571 frank.
- Verzekering Seco : 16 120 307 frank.
- Proeven grondmechanica : 5 456 293 frank.
- Lagertesten : 3 494 967 frank.
- Sedimenten : 2 220 223 + 1 473 423 frank.
- Trillingen : 390 881 frank.
- Trillingen segmentschuif : 36 398 frank.
- Oppompbare stuw : 3 180 000 frank.
- Feasibility studie : 625 357 frank.
- Testtoestel lagers : 5 903 825 frank.
- Trillingen segmentschuif + hefdeur : 767 077 frank.
- Films : 642 432 + 1 318 472 frank.
- Testprogramma corrosie - erosie : 2 204 312 frank.
- Bijkomende sondering : 812 000 frank.
- Perspectief fotomontage : 227 900 frank.
- Zettingen : 306 647 frank.
- Aanvaringen : 116 491 frank.
- Perspectief fotomontage : 132 500 frank.
- LLOYDS' Register of Shipping : 2 058 880 frank.
- Testen op bouten : 1 323 516 frank.
- Trillingen vallende segmentklep : 1 549 190 frank.
- Testen op bouten - proefopstelling : 1 288 303 frank.
- Zelfborende pressiometer : 2 979 146 frank.
- Container grondmonsters : 183 570 frank.
- Fundering : 267 541 frank.
- Robotfoto's reprografiën : 56 925 frank.
- Proeven Deva : 90 100 frank.
- P. Leleux : 24 804 frank.
- Grondmonsters : 46 173 frank.
- Meettoestel voor golfregistratie : 1 227 804 frank.
- Probabilistische berekeningsmethodiek : 27 368 frank.
- 2e reeks corrosieproeven op glijmaterialen voor grote lagers : 107 060 frank.
- Golfregistratie : 489 223 frank.
- Fundering op geboorde palen : 308 605 frank.
- Fotomontage : 118 478 frank.
- Container : 153 838 frank.
- B.L.I.W. Retributie : 27 443 frank.

Ci-dessous figure une énumération de toutes les missions d'études qui ont été exécutées (montants hors T.V.A.) :

- Etude proprement dite : 366 030 428 francs.
- Examen séismique : 779 101 francs.
- Examen du sol : 117 431 571 francs.
- Assurance Seco : 16 120 307 francs.
- Epreuves mécaniques du sol : 5 456 293 francs.
- Essai de coussinets : 3 494 967 francs.
- Sédiments : 2 220 223 + 1 473 423 francs.
- Vibrations : 390 881 francs.
- Vibration tiroir à segments : 36 398 francs.
- Barrage gonflable : 3 180 000 francs.
- Etude de faisabilité : 625 357 francs.
- Appareils d'essai pour coussinets : 5 903 825 francs.
- Vibration tiroir à segments + porte-levis : 767 077 francs.
- Films : 642 432 + 1 318 472 francs.
- Programme d'essais corrosion-érosion : 2 204 312 francs.
- Sondage supplémentaire : 812 000 francs.
- Photomontage perspectif : 227 900 francs.
- Tassements : 306 647 francs.
- Abordages : 116 491 francs.
- Photomontage perspectif : 132 500 francs.
- LLOYDS's register of Shipping : 2 058 880 francs.
- Essais sur boulons : 1 323 516 francs.
- Vibration sur valve de segment tombant : 1 549 190 francs.
- Essais sur boulons - mise en œuvre des essais : 1 288 303 francs.
- Appareil de mesurage - autoforeuse : 2 979 146 francs.
- Container pour échantillons de sol : 183 570 francs.
- Fondations : 267 541 francs.
- Photo-robot reprographie : 56 925 francs.
- Essais Deva : 90 100 francs.
- P. Lelleux : 24 804 francs.
- Echantillons du sol : 46 173 francs.
- Appareil de mesurage pour l'enregistrement des vagues : 1 227 804 francs.
- Méthode de calcul probablistique : 27 368 francs.
- 2<sup>e</sup> série d'épreuves de corrosion sur les matériaux glissants des grands coussinets : 107 060 francs.
- Enregistrement des vagues : 489 223 francs.
- Fondation sur pieux forés : 308 605 francs.
- Photomontage : 118 478 francs.
- Container : 153 838 francs.
- Rétribution B.L.I.W. : 27 443 francs.

*Stormstuw - Raamcontract*

De realisatie van de stormstuwdam zou worden uitgevoerd volgens het principe van een raamcontract. Welke zijn de weerhouden aannemingen ?

De voor dit raamcontract weerhouden aannemingen waren oorspronkelijk :

- Boomse Metaalwerken N.V.;
- Cockerill N.V.;
- Dredging International N.V.;
- Nobels Group N.V. - Nobels-Peelman N.V.;
- Stevin N.V.;
- Traction & Electricité N.V.;
- Sogetra N.V.;
- Van Laere P.V.B.A.

Uit deze groep is intussen de N.V. Sogetra weggevallen ingevolge de faling van bedoelde firma. Zij werd vervangen door de N.V. T.R.T., welke firma eveneens weggevallen is wegens faling. Zij werd niet meer vervangen. Een en ander blijkt uit inlichtingen die in de Commissie werden verstrekt.

*Stormvloedkering : duur en kostprijs*

In verband met de aan de gang zijnde studie wensen wij volgende informatie :

- a) binnen welke tijdsduur dienen de eindbesluiten getroffen ?
- b) welke zijn de geraamde kosten van deze studie ?
- c) welke bedragen werden reeds uitbetaald ?

In antwoord op de vraag deelt de Minister het volgende mede :

a) er is geen tijdsduur bepaald binnen dewelke de eindbesluiten dienen getroffen.

Inzake de beveiliging van het ganse Zeescheldebekken zal de Minister te gepasten tijde een programma voorleggen aan het Parlement.

b) de multi- en interdisciplinaire evaluatiestudie, uitgevoerd door een studieteam van de Katholieke Universiteit Leuven heeft 6,4 miljoen gekost.

c) dit bedrag werd reeds uitbetaald.

*Stormstuw : omschrijving van de beschermde gebieden*

De stormvloedkering op de Schelde te Oosterweel kwam ook dit jaar ter sprake bij de analyse van de begroting.

De rivieren met overstromingsgevaar zijn : de Zeeschelde, de Durme, de Rupel, de Zenne, de Dijle, de Beneden-Nete, de Grote Nete, de Kleine Nete.

*Barrage-tempête - Contrat-cadre*

La réalisation du barrage-tempête devrait se faire selon le principe du contrat-cadre. Quelles sont les entreprises retenues ?

Les entreprises retenues pour ce contrat-cadre étaient initialement :

- la S.A. Boomse Metaalwerken;
- la S.A. Cockerill;
- la S.A. Dredging International;
- la S.A. Nobels Group - la S.A. Nobels-Peelman;
- la S.A. Stevin;
- la S.A. Traction & Electricité;
- la S.A. Sogetra;
- la S.P.R.L. Van Laere.

Dans l'intervalle, la S.A. Sogetra a disparu du groupe, la firme ayant fait faillite. Elle a été remplacée par la S.A. T.R.T., qui a été éliminée elle aussi par suite de faillite. Elle n'a plus été remplacée. Tous ces éléments ressortent des explications données en Commission.

*Barrage-tempête : délai et coût*

Un membre aimerait obtenir, concernant l'étude en cours, les renseignements suivants :

- a) dans quels délais les décisions définitives doivent-elles intervenir ?
- b) à combien est estimé le coût de cette étude ?
- c) à combien s'élèvent les montants déjà versés ?

En réponse à cette question, le Ministre indique :

a) qu'il n'est fixé aucun délai pour la prise de décision définitive.

En ce qui concerne la défense de l'ensemble du bassin de l'Escaut, le Ministre soumettra un programme au Parlement en temps opportun;

b) que l'étude d'évaluation multi- et interdisciplinaire réalisée par une équipe de la « Katholieke Universiteit Leuven » a coûté 6,4 millions;

c) que ce montant a déjà été versé.

*Barrage-tempête : indication des régions protégées*

Il a également été question cette année lors de l'examen du budget, du barrage-tempête d'Oosterweel sur l'Escaut.

Les rivières présentant un danger d'inondation sont les suivantes : l'Escaut maritime, la Durme, le Rupel, la Senne, la Dyle, la Nèthe inférieure, la Grande Nèthe, la Petite Nèthe.

De steden en gemeenten die langsheen deze rivieren gelegen zijn, zijn de volgende :

Zeeschelde : Gentbrugge, Gent, Sint-Amandsberg, Destelbergen, Heusden, Melle, Wetteren, Schellebelle, Wichelen, Uitbergen, Schoonaarde, Berlare, Appels, Dendermonde, Zele, Grembergen, Baasrode, Moerzeke, Sint-Amands, Mariekerke, Weert, Hamme, Bornem, Temse, Hingene, Steendorp, Rupelmonde, Schelle, Hemiksem, Bazel, Hoboken, Kruibeke, Burcht, Antwerpen, Zwijndrecht, Kallo, Lillo, Doel, Berendrecht, Zandvliet.

Durme : Daknam, Lokeren, Zele, Waasmunster, Hamme, Tielrode.

Rupel : Rumst, Heindonk, Terhagen, Boom, Willebroek, Ruisbroek, Niel, Hingene, Schelle.

Dijle : Werchter, Haacht, Tremelo, Keerbergen, Rijmenam, Boortmeerbeek, Hever, Muizen, Mechelen.

Beneden-Dijle : Mechelen, Walem, Heffen, Heindonk.

Beneden-Dijle : Lier, Duffel, Sint-Katelijne-Waver, Rumst, Walem.

Grote Nete : Geel, Westerloo, Herstelt, Westmeerbeek, Hulsthout, Houtvenne, Booischot, Hulsthout, Heist-op-den-Berg, Hallaar, Itegem, Herenthout, Itegem-Bevel, Itegem-Gestel, Bevel, Gestel, Kessel, Gestel-Berlaar, Berlaar, Kessel, Lier.

Kleine Nete : Emblem, Lier.

Zenne : Haren, Neder-over-Heembeek, Vilvoorde, Eppegem, Zemst, Mechelen, Hombeek, Leest, Heffen.

Om het ganse beschermde gebied te kennen dienen hieraan eveneens al de gemeenten toegevoegd te worden die deel uitmaken van het stroomgebied van de Schelde, gelegen beneden de 5 meter-lijn. Deze zijn (enkel deze met een totale oppervlakte groter dan 30 ha beneden de 5 meterlijn worden vermeld) : Baasrode, Bazel, Berlaar, Berlare, Blaasveld, Bornem, Breendonk, Denderbelle, Dendermonde, Destelbergen, Duffel, Elversele, Emblem, Gentbrugge, Gijzegem, Grembergen, Hamme, Heffen, Heindonk, Hemiksem, Herdersem, Heusden, Hingene, Hoboken, Kalken, Kessel, Kruibeke, Laarne, Leest, Lier, Liezele, Lokeren, Mechelen, Melle, Mespelaere, Moerzeke, Niel, Nijlen, Oppuurs, Oudegem, Overmere, Pulle, Puurs, Ruisbroek, Rumst, Rupelmonde, Schelle, Schellebelle, Sint-Katelijne-Waver, Steendorp, Temse, Tielrode, Tisselt, Uitbergen, Viersel, Waasmunster, Walem, Weert, Wetteren, Wichelen, Wieze, Willebroek, Zele.

Een lid vraagt wat de vooruitzichten van het fysisch programma 1983 zijn voor de calibrering op 1 350 ton van de Bovenschelde.

De Minister antwoordt dat er op zijn begroting niets voor die werken is uitgetrokken in 1983.

#### D. Havens

##### *Het havenbeleid*

Het havenbeleid vertoont vrij veel aspecten en behoort tot de bevoegdheid van verschillende ministeriële departementen.

De Minister wijst erop dat zijn departement enkel het investeringsbeleid tot zijn bevoegdheid heeft, althans de

Les villes et communes situées le long de ces rivières sont les suivantes :

Escaut maritime : Gentbrugge, Gand, Sint-Amandsberg, Destelbergen, Heusden, Melle, Wetteren, Schellebelle, Wichelen, Uitbergen, Schoonaarde, Berlare, Appels, Termonde, Zele, Grembergen, Baasrode, Moerzeke, Sint-Amands, Mariekerke, Weert, Hamme, Bornem, Tamise, Hingene, Steendorp, Rupelmonde, Schelle, Hemiksem, Bazel, Hoboken, Kruibeke, Burcht, Anvers, Zwijndrecht, Kallo, Lillo, Doel, Berendrecht, Zandvliet.

Durme : Daknam, Lokeren, Zele, Waasmunster, Hamme, Tielrode.

Rupel : Rumst, Heindonk, Terhagen, Boom, Willebroek, Ruisbroek, Niel, Hingene, Schelle.

Dyle : Werchter, Haecht, Tremelo, Keerbergen, Rijmenam, Boortmeerbeek, Hever, Muizen, Malines.

Dyle inférieure : Malines, Walem, Heffen, Heindonk.

Nèthe inférieure : Lierre, Duffel, Sint-Katelijne-Waver, Rumst, Walem.

Grand Nèthe : Geel, Westerloo, Herselt, Westmeerbeek, Hulsthout, Houtvenne, Booischot, Hulsthout, Heist-op-den-Berg, Hallaar, Itegem, Herenthout, Itegem-Bevel, Itegem-Gestel, Bevel, Gestel, Kessel, Gestel-Berlaar, Berlaar, Kessel, Lierre.

Petite Nèthe : Emblem, Lierre.

Senne : Haren, Neder-over-Heembeek, Vilvoorde, Eppegem, Zemst, Malines, Hombeek, Leest, Heffen.

Pour connaître l'ensemble de la région protégée, il faut ajouter à cette liste toutes les communes qui font partie du bassin de l'Escaut situé sous le niveau des 5 mètres. Il s'agit des communes suivantes (ne sont citées que celles dont la superficie totale dépasse 30 ha) : Baasrode, Bazel, Berlaar, Berlare, Blaasveld, Bornem, Breendonk, Denderbelle, Termonde, Destelbergen, Duffel, Elversele, Emblem, Gentbrugge, Gijzegem, Grembergen, Hamme, Heffen, Heindonk, Hemiksem, Herdersem, Heusden, Hingene, Hoboken, Kalken, Kessel, Kruibeke, Laarne, Leest, Lierre, Liezele, Lokeren, Malines, Melle, Mespelaere, Moerzeke, Niel, Nijlen, Oppuurs, Oudegem, Overmere, Pulle, Puurs, Ruisbroek, Rumst, Rupelmonde, Schelle, Schellebelle, Sint-Katelijne-Waver, Steendorp, Tamise, Tielrode, Tisselt, Uitbergen, Viersel, Waasmunster, Walem, Weert, Wetteren, Wichelen, Wieze, Willebroek, Zele.

Un membre demande quelles sont les prévisions du programme physique 1983 pour les travaux de calibrage à 1 350 tonnes du Haut-Escaut.

Le Ministre répond, qu'en 1983, rien n'est inscrit à son budget pour ces travaux.

#### D. Ports

##### *La politique portuaire*

La politique portuaire comporte assez bien d'aspects et relève de la compétence de plusieurs départements ministériels.

Le Ministre souligne que seule la politique d'investissement et, plus précisément, la politique d'investissement de

rijksinvesteringen en het subsidiëren van sommige initiatieven van de havenbeheerders. In de toelichting tot de begroting 1983 werd zijn visie over de geplande investeringen uiteengezet.

Het koninklijk besluit van 24 april 1970 laat de Minister van Openbare Werken toe subsidies te verlenen voor het uitvoeren van werken en leveringen ten behoeve van de verbetering en de uitbreiding van de onderbouw, de bovenbouw en de uitrusting van de havens.

Het eigenlijke havenbeleid berust formeel bij de Minister van Verkeerswezen. Er is ter zake evenwel bestendig overleg met het departement van Openbare Werken.

Wat betreft het nationaal havenbeleid, meent een commissaris dat dit beleid wellicht moet worden herzien. Ook zou de werking van de Nationale Havencommissie moeten worden geactiveerd.

Er zijn volgens de Minister echter geen redenen bekend om het gedeelte van het nationale havenbeleid, dat tot zijn bevoegdheid behoort, nl. het haveninvesteringsbeleid, te wijzigen. Het beleid moet uiteraard steeds rekening houden met de feitelijke situatie, en moet soepel kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen. Het haveninvesteringsbeleid mag nooit statisch zijn, maar moet ook een dynamisch karakter hebben. Zo moeten ook de werkinstrumenten (o.a. het koninklijk besluit van 24 april 1970, dat de subsidiëring regelt) rekening houden met allerlei wijzigingen, o.a. in de evolutie in de transport- en verhandelings technieken. In de schoot van de Nationale Commissie voor het Havenbeleid wordt momenteel gediscussieerd over een mogelijke herziening van het subsidiëeringsbeleid. Er wordt nu op dit advies gewacht.

De Nationale Commissie voor het Havenbeleid vertoont zeker voldoende activiteit. Het lijkt niet wenselijk dat het aantal bijeenkomsten van de Commissie en haar talrijke werkgroepen, nog zou verhoogd worden. Wel pleit de Minister voor het formuleren van meer klare, ondubbelzinnige adviezen.

In de Commissie wordt de mening vertolkt dat er moet gestreefd naar een complementariteit tussen de havens.

Naar de overtuiging van de Minister lijkt een zekere complementariteit tussen de havens op het eerste gezicht wel aantrekkelijk. De overheid moet in dit verband evenwel zeer behoedzaam optreden om de normale ontplooiingskansen van de verschillende havens door een gecentraliseerde aanpak niet te hinderen.

#### *Haven Zeebrugge : L.N.G.-terminal*

De bouw van de gasterterminal te Zeebrugge kwam herhaaldelijk ter sprake in de Commissie. De Minister werd overvraagd over het handhaven van de gasterterminal, het al of niet voorzien van 4 tanks en de eventuele aanpassing van het programma.

L'Etat et de subvention de certaines initiatives des gestionnaires de ports relèvent des compétences de son département. Il a exposé son point de vue quant aux investissements prévus, dans l'exposé du budget de 1983.

L'arrêté royal du 24 avril 1970 permet au Ministre des Travaux publics d'octroyer des subventions pour l'exécution de travaux et fournitures en vue d'aménager et de développer l'infrastructure, la superstructure et l'équipement des ports.

La politique portuaire proprement dite relève formellement du Ministre des Communications. Il y a toutefois une concertation permanente en la matière avec le département des Travaux publics.

Quant à la politique portuaire nationale, un commissaire estime qu'elle devrait être revue. Il faudrait également activer le fonctionnement de la Commission nationale de la politique portuaire.

De l'avis du Ministre, il n'y a toutefois aucun motif de modifier quoi que ce soit au secteur de la politique portuaire nationale qui relève de ses compétences. La politique doit évidemment toujours tenir compte de la situation de fait et elle doit pouvoir s'adapter en souplesse aux évolutions nouvelles. La politique d'investissements portuaires ne doit jamais avoir un caractère statique mais au contraire un caractère dynamique. C'est ainsi que les instruments de travail (notamment l'arrêté royal du 24 avril 1970 qui règle l'octroi de subventions) doivent également tenir compte de toutes sortes de modifications, notamment dans l'évolution des techniques de transport et de commercialisation. La Commission nationale de la politique portuaire examine actuellement la possibilité de réviser la politique d'octroi de subventions. On attend actuellement son avis.

La Commission nationale de la politique portuaire déploie certes une activité suffisante. Il ne semble pas indiqué de multiplier encore les réunions de cette Commission et de ses nombreux groupes de travail. Le Ministre plaide toutefois pour qu'elle émette des avis clairs et sans ambiguïté.

On estime, au sein de la Commission, qu'il faut essayer de créer une complémentarité entre les ports.

Selon le Ministre, l'idée de réaliser une certaine complémentarité entre les ports est attrayante à première vue. Les pouvoirs publics doivent toutefois agir très prudemment en la matière pour éviter qu'une action centralisée n'entrave les possibilités de développement normal des différents ports.

#### *Port de Zeebrugge : terminal G.N.L.*

Plusieurs membres ont évoqué à diverses reprises, au sein de la Commission, la construction du terminal gazier de Zeebrugge. Des questions ont été posées au Ministre au sujet du maintien du terminal gazier, de la construction ou non de quatre réservoirs et de l'adaptation éventuelle du programme.

De Minister wijst erop dat het Ministerie van Openbare Werken enkel belast is met de aanleg van de haveninfrastructuur te Zeebrugge. Havengebruikers, waartoe o.m. Distrigas moet gerekend worden, zorgen zelf voor de aanleg van de nodige overslag- en stockage-installaties.

Voor de N.V. Distrigas werd een terrein beschikbaar gesteld in de voorhaven. De bouw van de eigenlijke terminal belangt voorts het Ministerie van Openbare Werken niet aan.

De bouw van de L.N.G.-tanks gebeurt door de N.V. Distrigas. De beslissingen, die Distrigas neemt omtrent de uitbouw van de L.N.G.-terminal, hebben een zeer beperkte invloed op de timing der werken voor de uitbouw van de voorhaven.

De lengte en de vorm van de havendammen volgt immers uit hydraulische en nautische overwegingen. De aanleg van een L.N.G.-bouwterrein in de voorhaven was mogelijk omdat de havendammen bepaalde afmetingen hebben, en niet omgekeerd.

Een lid oordeelt echter dat het dringend nodig is een ernstige studie te maken van de energiebevoorrading in de verschillende havens en dat in de achterhaven van Zeebrugge de nodige infrastructuur zou voorzien worden.

Intussen dient alleszins verder gegaan te worden met de bouw van 3 tanks te Zeebrugge, doch de Minister doet opmerken dat zijn departement niet bevoegd is om een studie te maken inzake de energiebevoorrading in de verschillende havens.

Een lid twijfelt eraan of de bouw van de gasterminal moet voortgezet worden.

Maar de Minister ziet op dit ogenblik geen reden om de havenuitbouw te vertragen. Ter zake heeft de Regering trouwens verbintenissen aangegaan.

#### *Zeebrugge - Investerings*

Moeten de investeringen wel gehandhaafd blijven niettegenstaande de vermindering van het verkeer te Zeebrugge?

Naar aanleiding van deze opmerking wijst de Minister erop dat de belangrijke budgettaire inspanningen, die het Rijk zich sinds 1971 getroost heeft voor de uitbouw van haven te Zeebrugge, nog geen positief effect kunnen hebben op het zeegoederenverkeer, om de eenvoudige reden dat de aan de gang zijnde uitbreidingswerken nog niet voltooid zijn.

Er mag verwacht worden dat eind 1983 een als eerste fase uitgebouwd deel van de achterhaven te Zeebrugge zal in gebruik genomen worden, zodat alsdan de mogelijkheid bestaat dat het zeegoederenverkeer toeneemt.

Conform de verbintenissen van de Regering zal de voorhaven voltooid zijn in 1986. Vanaf dat ogenblik zal de uitbouw van de voorhaven een positief effect kunnen hebben op het zeegoederenverkeer.

Le Ministre souligne qu'en ce qui concerne Zeebrugge le Ministère des Travaux publics n'est chargé que de la construction de l'infrastructure portuaire. Les utilisateurs du port, au nombre desquels il faut compter Distrigaz, se chargent eux-mêmes de la construction des installations de transbordement et de stockage requises.

Un terrain a été mis à la disposition de la S.A. Distrigaz dans l'avant-port. Pour le reste, la construction du terminal proprement dit ne concerne pas le Ministère des Travaux publics.

La construction du réservoir G.N.L. est assurée par la S.A. Distrigaz. Les décisions de Distrigaz au sujet de la construction du terminal G.N.L. influencent très peu le calendrier des travaux d'extension de l'avant-port.

La longueur et la forme des môles ont été déterminées en fonction de données hydrauliques et nautiques. S'il a été possible d'aménager un terrain G.N.L. dans l'avant-port, c'est parce que la dimension des môles s'y prêtait et non pas l'inverse.

Un commissaire estime toutefois qu'il est urgent de procéder à une étude sérieuse de l'approvisionnement énergétique par l'intermédiaire des différents ports et qu'il faut prévoir l'infrastructure nécessaire dans l'arrière-port de Zeebrugge.

Entre-temps, il faut de toute façon poursuivre la construction des trois réservoirs de Zeebrugge. Le Ministre fait toutefois observer que son département n'est pas compétent pour réaliser une étude de l'approvisionnement énergétique par l'intermédiaire des différents ports.

Un membre émet des réserves quant à la nécessité de poursuivre la construction du terminal gazier.

Le Ministre estime toutefois qu'il n'y a aucune raison pour l'instant de ralentir l'extension du port. Le Gouvernement a d'ailleurs pris des engagements en la matière.

#### *Zeebrugge - Investissements*

Faut-il maintenir les investissements prévus, même si l'on enregistre une diminution du trafic à Zeebrugge?

En réponse à cette question, le Ministre souligne que les efforts budgétaires importants que l'Etat a consentis depuis 1971 en vue de l'extension du port de Zeebrugge ne peuvent pas encore avoir d'effets positifs au niveau du trafic maritime de marchandises, et ce tout simplement parce que les travaux d'extension ne sont toujours pas achevés.

On peut prévoir qu'à la fin de 1983, la partie de l'arrière-port de Zeebrugge qui a fait l'objet de la première phase des travaux d'extension sera mise en service et il se peut qu'à partir de ce moment-là le trafic maritime de marchandises augmentera.

En vertu des engagements pris par le Gouvernement, l'avant-port sera achevé en 1986. A partir de ce moment-là, l'extension de l'avant-port pourra influencer favorablement le trafic maritime de marchandises.

Het feit dat het zeegoederenverkeer te Zeebrugge in 1982 daalde is zeker geen argument om de investeringen voor Zeebrugge te verminderen. Het toont integendeel aan dat de budgettaire inspanningen verder moeten gezet worden opdat de reeds gedane investeringen produktief zouden kunnen worden.

**Zeebrugge —** Moeten de investeringen behouden blijven ondanks de teruggang van het verkeer in de haven van Zeebrugge ?

De aanzienlijke budgettaire inspanningen die de Staat sinds 1971 heeft geleverd voor de aanleg van de haven van Zeebrugge, kunnen het goederenvervoer over zee nog niet gunstig beïnvloeden omdat de huidige uitbreidingswerken nog niet beëindigd zijn.

Er mag worden verwacht dat een gedeelte van de binnenhaven van Zeebrugge, dat werd ingericht in het eerste bouwstadium, tegen eind 1983 in gebruik zal worden gesteld, zodat de aanvoer van goederen over zee dan kan toenemen. Volgens de verbintenissen van de Regering zal de voorhaven afgebouwd zijn in 1986. Vanaf dat ogenblik zal de aanleg van de voorhaven het goederenvervoer overzee gunstig beïnvloeden.

Dat dit vervoer te Zeebrugge in 1982 is verminderd, mag geen reden zijn om de investeringen voor die haven terug te schroeven. Het bewijst intengendeel dat de budgettaire inspanningen moeten voortgezet worden opdat de reeds gedane investeringen gunstige resultaten opleveren.

Een commissaris wil weten of de Minister de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge nog beschouwt als een nationale investering.

Hierop herinnert de Minister eraan dat de investeringen voor de Belgische zeehavens nog steeds tot de bevoegdheid van de nationale overheid behoren. De uitbouw van de zeehaven te Zeebrugge maakt hierop geen uitzondering.

De investeringen voor de uitrusting van de industriezones bij de havens en de beschikbaarstelling ervan voor de gebruikers, zijn daarentegen gewestelijke aangelegenheden sinds de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

#### *Zeebrugge - Achterhaven*

In welke richting wil de Regering de achterhaven van Zeebrugge zien ontwikkelen ?

Het ligt in de bedoeling om de achterhaven te Zeebrugge uit te bouwen tot een polyvalente haven, waar plaats is voor overslag- en distributiebedrijven en verwerkende diepwatergebonden bedrijven.

Het noordelijk havengebied rondom het noordelijk insteekdok wordt voorbehouden voor natte overslag, vooral van stukgoederen, bederfelijke waren, ro-roverkeer, containers. In het zuidelijk havengebied zullen de overslagbedrijven

La baisse du trafic maritime de marchandises enregistrée à Zeebrugge en 1982 ne peut évidemment pas servir d'argument pour réduire les investissements que l'on a prévu d'y réaliser. Au contraire, cela prouve que les efforts budgétaires doivent être poursuivis pour que les investissements déjà réalisés puissent devenir productifs.

**Zeebrugge —** Faut-il maintenir les investissements malgré la diminution du trafic à Zeebrugge ?

Les efforts budgétaires importants, consentis par l'Etat depuis 1971 pour l'aménagement du port de Zeebrugge, ne peuvent pas encore avoir un effet positif sur le trafic maritime de marchandises pour la simple raison que les travaux d'extension en cours ne sont pas encore achevés.

On peut s'attendre à ce qu'une partie de l'arrière-port de Zeebrugge, aménagée comme première phase, sera mise en service fin 1983, de sorte qu'à ce moment la possibilité d'une augmentation du trafic maritime de marchandises existe. Conformément aux engagements du Gouvernement l'avant-port sera achevé en 1986. Dès ce moment l'aménagement de l'avant-port pourra avoir un effet positif sur le trafic maritime de marchandises.

Le fait qu'à Zeebrugge le trafic maritime de marchandises baissait en 1982 n'est certainement pas un argument pour diminuer les investissements à Zeebruges. Cela démontre au contraire que les efforts budgétaires doivent être poursuivis afin que les investissements, déjà consentis, puissent devenir productifs.

Un commissaire aimerait savoir si le Ministre considère encore l'extension de l'avant-port de Zeebrugge comme un investissement national.

Le Ministre rappelle à ce sujet que les investissements pour les ports maritimes belges relèvent toujours de la compétence des pouvoirs publics nationaux. L'extension du port maritime de Zeebrugge ne constitue pas une exception.

Les investissements destinés à l'équipement des zones industrielles situées à proximité des ports et à leur mise à la disposition des utilisateurs sont par contre des affaires régionales depuis l'entrée en vigueur de la loi du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

#### *Zeebrugge - Arrière-port*

Comment le Gouvernement conçoit-il le développement de l'arrière-port de Zeebrugge ?

L'objectif est de faire de celui-ci un port polyvalent où pourraient s'installer des entreprises de transbordement et de distribution ainsi que des industries de transformation liées aux activités maritimes.

La partie septentrionale du port située autour de la darse nord est réservée au transbordement par voie d'eau, surtout de colis de détail et de marchandises périssables, à la manutention horizontale, au trafic par conteneurs, etc.

voor massagoederen en de verwerkende diepwatergebonden bedrijven ingeplant worden.

De M.B.Z. (Maatschappij Brugse Zeehaven) voert momenteel, in overleg met het departement, besprekingen met verschillende kandidaat-investeerders. Sommige onderhandelingen zijn reeds in een eindstadium gekomen.

Vooraleer verdere inlichtingen te verstrekken, wenst de Minister het eindresultaat van de onderhandelingen af te wachten.

Een commissaris doet echter opmerken dat de achterhaven van Zeebrugge slechts 800 ha groot is. Vergeleken met de havens van Gent en Antwerpen lijkt hier een onevenwichtigheid te bestaan; deze laatste stad heeft een havengebied van 6 000 ha.

Volgens de Minister heeft de achterhaven te Zeebrugge een oppervlakte van 1 350 ha. Dit is zeker weinig vergeleken met de havens van Antwerpen en Gent. Nochtans meent hij dat zelfs met deze beperkte oppervlakte een rendabele exploitatie moet mogelijk zijn. De beslissing van de Ministerraad van 9 augustus 1980 om de achterhaven voorlopig te beperken tot het noordelijk gedeelte rondom het noordelijk insteekdok kan op middellange termijn een rendabele exploitatie van de achterhaven verhinderen. Op basis van de resultaten van een kosten-batenanalyse zal de Minister te gelegener tijd concrete voorstellen doen.

Als voorbeeld van de specificiteit en de complementariteit van elke nationale haven wordt door een lid het voorbeeld gegeven van Zeebrugge als snelle verbindingshaven op Engeland voor personen, goederen en voertuigen. Zeebrugge biedt ook mogelijkheden voor snelle verhandeling van beperkte hoeveelheden containers als deellading van grote containerschepen. Bovendien heeft deze haven haar specifieke rol als energiehaven met de enige gastterminal in ons land.

In vergelijking met de belangrijke en uitgestrekte Gentse industriehaven en met de Antwerpse werelddhaven die een zeer lange traditie heeft, met hun zeer goede haventechnologie en beheerstechnieken, met verbindingen naar alle wereldcentra en met de ganse gamma van havenactiviteiten is Zeebrugge zeer beperkt in oppervlakte en zullen de aldaar industriële en commerciële bedrijven beperkt blijven tot bijzondere opdrachten.

#### *Haven van Gent : besprekingen met Nederland*

Naar het oordeel van een commissielid wordt er voor de haven van Gent zeer weinig gedaan.

Op basis van het rapport-Anselin zouden met de Nederlandse regering dringend besprekingen moeten worden aangegat.

Dans la partie méridionale du port seront installées les entreprises de transbordement des marchandises en vrac, ainsi que les industries de transformation liées aux activités maritimes.

La M.B.Z. (Maatschappij Brugse Zeehaven) négocie actuellement, en accord avec le département, avec plusieurs candidats-investisseurs. Certaines négociations en sont déjà au stade final.

Avant de fournir de plus amples informations, le Ministre souhaite attendre le résultat final des négociations.

Un commissaire fait toutefois observer que l'arrière-port de Zeebrugge n'a qu'une superficie de 800 ha. Il semble y avoir là un déséquilibre par rapport aux ports de Gand et d'Anvers; la zone portuaire anversoise a une superficie de 6 000 ha.

Selon le Ministre, l'arrière-port de Zeebrugge a une superficie de 1 350 ha. C'est évidemment peu si on la compare aux ports d'Anvers et de Gand. Il estime toutefois que, malgré cette superficie restreinte, il doit être possible de rentabiliser l'exploitation du port. La décision du Conseil des Ministres du 9 août 1980 de limiter provisoirement l'arrière-port à la partie septentrionale située autour de la darse nord peut faire obstacle à moyen terme à la rentabilisation de l'exploitation de l'arrière-port. Le Ministre fera en temps utile des propositions concrètes sur la base des résultats d'une analyse des coûts et profits.

Pour montrer que tous les ports nationaux ont un caractère spécifique et complémentaire, un commissaire cite l'exemple de Zeebrugge, qui est un port de liaison rapide avec l'Angleterre, tant pour les personnes que pour les marchandises et les véhicules. Zeebrugge offre également des possibilités de manutention rapide de petites quantités de conteneurs ne constituant qu'une partie de la cargaison de grands navires porte-conteneurs. Ce port joue en outre un rôle spécifique en matière d'approvisionnement énergétique puisqu'on y trouve le seul terminal gazier du pays.

Comparé au port industriel de Gand, qui est un port important et étendu, et à celui d'Anvers qui est un port d'importance mondiale et doté d'une longue tradition, — c'est-à-dire deux ports qui se caractérisent par l'excellence de leurs techniques portuaires et de gestion, qui sont en liaison avec tous les centres mondiaux et où tous les secteurs de l'activité portuaire sont présents — Zeebrugge est un port à la superficie fort réduite, et les entreprises industrielles et commerciales qui s'y installeront ne pourront y développer que des activités spéciales.

#### *Port de Gand : négociations avec les Pays-Bas*

Selon un commissaire, très peu de choses sont faites pour le port de Gand.

Il ressort du rapport Anselin qu'il y aurait lieu d'entamer d'urgence des négociations avec le Gouvernement des Pays-Bas.

Volgens de Minister is het niet juist te stellen dat voor de haven van Gent geen inspanningen gedaan worden.

Elk jaar worden voldoende kredieten voorzien voor de haven van Gent om in te spelen op de talrijke initiatieven van de Gentse havenbeheerder.

Wat betreft het rapport-Anselin, overweegt de Minister aan Nederland te vragen bepaalde stedenbouwkundige reseraties te nemen om de eventuele latere uitvoering van het voorgestelde project niet onmogelijk te maken, dit in afwachting van een beslissing van de Regering ter zake.

#### *Haven van Antwerpen : Radarketen*

Voor een veiliger doorvaartroute in de haven van Antwerpen via de Zandvlietsluis werd een radarketen ontworpen, zowel op eigen wal als op die van Nederland.

Een commissaris is van oordeel dat de timing van deze realisatie moet worden vastgelegd en dat voor de uitvoering de nodige kredieten moeten worden vrijgemaakt.

De Minister wijst erop dat de radarketen op de Westerschelde onder de bevoegdheid valt van zijn collega van Verkeerswezen. De radarketen in de haven van Antwerpen valt onder de bevoegdheid van de stad Antwerpen.

Dienaangaande verleent het Departement van Openbare Werken evenwel subsidies à 60 pct.

Het project voor de haven van Antwerpen is onderverdeeld in 4 fasen :

— fase 1 : aanbesteed en vastgelegd in 1982.

Bedrag : 70 miljoen frank, waarvan 42 miljoen frank gesubsidieerd.

— Fase 2 : voorzien voor 1983-1984.

— Fase 3 : voorzien voor 1985-1986.

— Fase 4 : voorzien voor 1987.

Voor fasen 2 tot en met 4 zullen nog nagenoeg 120 miljoen frank aan kredieten dienen ter beschikking gesteld worden.

#### *Berendrechtsluis*

In de algemene uiteenzetting van de Minister wordt volgens een lid niets vermeld in verband met de kredieten die moeten ter beschikking gesteld worden voor de bouw van de Berendrechtsluis. In het ontwerp van begroting voor het jaar 1983 (blz. 113) wordt de voortzetting van de werken van de Berendrechtsluis vermeld, maar wordt ter zake geen enkel krediet aangegeven. Graag had ik van de Minister de bevestiging ontvangen dat de werken voor de bouw van de Berendrechtsluis normaal worden voortgezet zodat deze laatste uiterlijk in 1986 in bedrijf kan komen.

Le Ministre estime qu'il est faux de dire qu'aucun effort n'est fait pour le port de Gand.

Des crédits suffisants sont mis chaque année à la disposition de celui-ci pour répondre aux nombreuses initiatives de son gestionnaire.

En ce qui concerne le rapport Anselin, le Ministre envisage de demander aux Pays-Bas de prendre certaines mesures urbanistiques conservatoires en attendant la décision du Gouvernement en la matière et ce afin de ne pas rendre impossible l'exécution ultérieure éventuelle du projet proposé.

#### *Port d'Anvers : Chaîne radar*

Dans le but d'accroître la sécurité de la navigation dans port d'Anvers pour les bâtiments transitant par l'écluse de Zandvliet, on a mis au point un projet de chaîne radar, à installer aussi bien sur la rive belge qu'en territoire néerlandais.

Un membre estime qu'il faut fixer le calendrier de cette réalisation et libérer les crédits nécessaires à l'exécution des travaux.

Le Ministre signale que la chaîne radar de l'Escaut occidental relève de la compétence de son collègue des Communications. Quant à la chaîne radar du port, elle est de la compétence de la ville d'Anvers.

Le département des Travaux publics intervient toutefois à 60 p.c. par l'octroi de subventions.

Le projet concernant le port d'Anvers se subdivise en quatre phases :

— phase 1 : adjudications et engagements en 1982.

Montant : 70 millions, dont 42 millions de subventions.

— Phase 2 : prévue pour 1983-1984.

— Phase 3 : prévue pour 1985-1986.

— Phase 4 : prévue pour 1987.

Pour les phases 2 à 4, il faudra encore pouvoir disposer de quelque 120 millions de crédits.

#### *Ecluse de Berendrecht*

Un membre relève que l'exposé général du Ministre ne parle pas des crédits à prévoir pour la construction de l'écluse de Berendrecht. Le projet de budget de l'année 1983 mentionne, à la page 113, la poursuite des travaux de l'écluse de Berendrecht, mais il ne comporte aucun crédit à cet effet. Le Ministre pourrait-il confirmer que les travaux en question se poursuivront normalement, de telle sorte que l'écluse puisse être mise en service au plus tard en 1986 ?

De Minister erkent dat in zijn ontwerp van begroting 1983 geen krediet aangegeven is met betrekking tot de voortzetting van de werken aan de Berendrechtsluis. De uitvoering van kwestieus project werd in 1982 aangevat. Voor het jaar 1982 werd hiertoe op de selectieve schijf een eerste tranche uitgetrokken ten belope van 1 335 miljoen frank. In het kader van diezelfde selectieve schijf werd voor het jaar 1983 een tweede tranche voorgesteld voor een bedrag van 1 740 miljoen frank. Nopens de toekenning van dit bedrag op de selectieve schijf werd op regeringsvlak nog geen beslissing genomen. Het is evenwel een vereiste met het oog op de voortzetting van gezegde werken.

### *Liefkenshoektunnel*

Een lid doet opmerken dat noch in de begroting, noch in de uiteenzetting van de Minister, nadere gegevens worden verschaft betreffende de bouw van de Liefkenshoektunnel.

Kan de Minister nader toelichten hoever de besprekingen terzake staan, welke de technische opvatting en de financiering is die wordt weehouden en wanneer mogelijk een begin kan worden gemaakt met de verwezenlijking ervan? Het tot stand brengen van de Liefkenshoektunnel zou moeten gezien worden in een driedubbele optiek. Er is vooreerst de drukte in de huidige tunnels waaruit blijkt dat deze binnen afzienbare tijd overbezet zullen zijn. Er is vervolgens de noodzaak om de havengebieden op Linker- en Rechterscheldeover rechtstreeks met elkaar te verbinden en ten slotte is er het zeer grote probleem van het vervoer van gevaarlijke produkten doorheen de Scheldetunnels. Dit laatste zal nog aan belang toenemen nadat de nieuwe L.P.G.-terminal op de Linkerscheldeover eerlang in bedrijf komt.

Het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie heeft volgens de Minister in zijn vergadering d.d. 29 juli 1982, beslist dat voor het project Liefkenshoektunnel op de mededinging zal worden beroep gedaan, met dien verstande dat aan gezegd Comité eerst de criteria hoeven voorgelegd te worden, waaraan dit dossier moet voldoen.

De concrete uitwerking van deze beslissing is aan gang.

Nopens de realisatie van dit project zijn er geen kredieten ingeschreven in de begroting aangezien de financiering extra-budgettair zal geschieden. Qua technische opvatting voorziet het ontwerp 2 rijstroken van ieder 3,75 m breedte, met langs weerszijden een overbreedte van 1 m en de nodige beveiligingselementen. Inzake vrije hoogte moet de tunnel de mogelijkheid bieden tot het verwerken van uitzonderlijke transporten tot een hoogte van 5,50 m. De tunnel zal aan de nodige brandveiligheid dienen te beantwoorden, terwijl qua explosie een homogene veiligheid van de constructie zal dienen verzekerd. Zodra de bundel administratief in gereedheid is en het M.C.E.S.C. zich zal uitgesproken hebben nopens de op te leggen criteria, waarvan hiervóór sprake, zal de oproep tot kandidaatsstelling gelanceerd worden.

Le Ministre reconnaît que son projet de budget 1983 ne contient aucun crédit pour la poursuite des travaux à l'écluse de Berendrecht. L'exécution de ces travaux a été entamée en 1982. Pour cette même année, un premier prélèvement de 1 335 millions de francs a été opéré à cet effet sur la tranche sélective. Dans le cadre de cette même tranche sélective, il a été proposé pour 1983 un second prélèvement d'un montant de 1 740 millions. Aucune décision au niveau gouvernemental n'a encore été prise concernant l'octroi de ce montant sur la tranche sélective. Cela est cependant indispensable à la poursuite des travaux.

### *Tunnel du Liefkenshoek*

Un membre fait observer que ni le budget, ni l'exposé du Ministre n'apportent d'indications concernant la construction du Liefkenshoektunnel.

Le Ministre pourrait-il préciser où en sont les discussions, quels sont la conception technique et le mode de financement retenus et quand la réalisation pourra-t-elle être entamée? La construction du Liefkenshoektunnel doit s'envisager dans une triple optique. Il y a tout d'abord la densité du trafic dans les tunnels existants, dont on doit s'attendre à ce qu'ils soient bientôt saturés. Il y a ensuite la nécessité de relier les zones portuaires de la rive gauche et de la rive droite de l'Escaut et, enfin, le très sérieux problème que pose le transit de produits dangereux par les tunnels sous l'Escaut. Ce dernier problème prendra prochainement une importance plus grande encore lorsque le nouveau terminal L.P.G. de la rive gauche sera mis en service.

Le Ministre répond que le Comité ministériel de coordination économique et sociale a décidé, lors de sa réunion du 29 juillet 1982, que le projet du Liefkenshoektunnel ferait l'objet d'une mise en adjudication, étant entendu que les critères auxquels doit satisfaire le dossier seraient préalablement soumis audit Comité.

La concrétisation de cette décision est en cours.

En ce qui concerne la réalisation du projet, il n'est pas prévu de crédit budgétaire, étant donné que le financement se fera hors budget. Quant à la conception technique, le projet prévoit deux bandes de circulation d'une largeur de 3,75 m chacune, avec de chaque côté une bande supplémentaire de 1 m ainsi que les équipements de sécurité nécessaires. Concernant la hauteur libre, le tunnel doit permettre le passage de transport exceptionnels atteignant une hauteur de 5,50 m. Le tunnel devra répondre aux exigences de sécurité en matière d'incendie et, en ce qui concerne le risque d'explosion, la sécurité homogène de la construction devra être assurée. Dès que le dossier administratif sera prêt et que le C.M.C.E.S. se sera prononcé sur les critères à respecter et dont il vient d'être question, on lancera un appel d'offres.

**E. Gebouwen***Vermindering van de begroting*

De kredieten van de Regie der Gebouwen worden verminderd. Een lid meent dat zulks ten onrechte gebeurt, want de aan de gang zijnde werkzaamheden zijn heel arbeidsintensief.

De Minister geeft toe dat bouwwerken meer arbeidsintensief zijn dan het gemiddelde van de investeringen van zijn Departement. Met zijn budgettaire middelen voor 1983 kan het Departement voor Openbare Werken dit jaar het bedrag voor de Regie der Gebouwen niet verhogen. Vanzelfsprekend zal met de toekomstige investeringen ernaar worden gestreefd dat de openbare diensten kunnen beschikken over gebouwen die volledig tegemoetkomen aan hun behoeften en die uitgezocht worden in functie van het arbeidsintensief karakter bij de realisatie ervan.

*Waarde van het beheerd onroerend patrimonium van de Staat*

Op welke waarde kan het onroerend patrimonium van de overheid, beheerd door de Regie der Gebouwen, worden geraamd ?

Volgende gegevens worden verstrekt door de Minister :

| Provincie                   | Raming van de waarde van het patrimonium (in miljoenen) |
|-----------------------------|---------------------------------------------------------|
| —                           | —                                                       |
| West-Vlaanderen . . . . .   | 6 341                                                   |
| Oost-Vlaanderen . . . . .   | 6 494                                                   |
| Antwerpen . . . . .         | 10 188                                                  |
| Limburg . . . . .           | 4 361                                                   |
| Vlaams-Brabant . . . . .    | 6 968                                                   |
| Brussel-Hoofdstad . . . . . | 48 627                                                  |
| Waals-Brabant . . . . .     | 1 502                                                   |
| Henegouwen . . . . .        | 12 129                                                  |
| Namen . . . . .             | 4 852                                                   |
| Luik . . . . .              | 8 765                                                   |
| Luxemburg . . . . .         | 2 716                                                   |
| <b>Totaal . . . . .</b>     | <b>114 943</b>                                          |

*Geografische verdeling der te betalen huurgelden*

Voor de huur van gebouwen door de Regie voor rekening van de Staat, is onder Titel VII een bedrag van 3,992 miljard frank vermeld.

Hoe zijn deze uitgaven voor huur verdeeld over de provincies, met afzonderlijke vermelding voor de Brusselse agglomeratie ?

**E. Bâtiments***Réduction du budget*

Les crédits attribués à la Régie des Bâtiments sont en baisse. Selon un membre, cette diminution est injustifiée, car les travaux en cours ont un très haut coefficient de main-d'œuvre.

Le Ministre reconnaît qu'il est exact que les travaux de construction ont un coefficient de main-d'œuvre supérieur à la moyenne d'autres investissements de son Département. Cependant, les moyens budgétaires mis à la disposition des Travaux publics pour 1983 ne permettent pas d'améliorer cette année-ci le montant attribué à la Régie des Bâtiments. Il est toutefois évident que les investissements qui seront effectués le seront dans le souci de mettre à la disposition des services publics des immeubles convenant parfaitement à leurs besoins et qu'ils seront également choisis en fonction de leur coefficient d'occupation de la main-d'œuvre.

*Valeur du patrimoine immobilier de l'Etat géré par la Régie des Bâtiments*

A quel montant peut être estimée la valeur actuelle du patrimoine immobilier de l'Etat, géré par la Régie ?

Le Ministre fournit les indications suivantes :

| Province                      | Estimation de la valeur du patrimoine (en millions) |
|-------------------------------|-----------------------------------------------------|
| —                             | —                                                   |
| Flandre occidentale . . . . . | 6 341                                               |
| Flandre orientale . . . . .   | 6 494                                               |
| Anvers . . . . .              | 10 188                                              |
| Limbourg . . . . .            | 4 361                                               |
| Brabant flamand . . . . .     | 6 968                                               |
| Bruxelles-Capitale . . . . .  | 48 627                                              |
| Brabant wallon . . . . .      | 1 502                                               |
| Hainaut . . . . .             | 12 129                                              |
| Namur . . . . .               | 4 852                                               |
| Liège . . . . .               | 8 765                                               |
| Luxembourg . . . . .          | 2 716                                               |
| <b>Total . . . . .</b>        | <b>114 943</b>                                      |

*Répartition géographique des loyers à payer*

Un montant de 3,992 milliards de francs a été inscrit au Titre VII pour la location de bâtiments par la Régie pour le compte de l'Etat.

Comment ces dépenses de location sont-elles réparties entre les provinces et à combien s'élève le montant prévu pour l'agglomération bruxelloise ?

Volgende gegevens werden in de Commissie verstrekt :

| Provincie                   | Huurgeld 1983<br>(in miljoenen) |
|-----------------------------|---------------------------------|
| —                           | —                               |
| West-Vlaanderen . . . . .   | 82                              |
| Oost-Vlaanderen . . . . .   | 137                             |
| Antwerpen . . . . .         | 271                             |
| Limburg . . . . .           | 69                              |
| Vlaams-Brabant . . . . .    | 96                              |
| Brussel-Hoofdstad . . . . . | 2 870                           |
| Waals-Brabant . . . . .     | 24                              |
| Henegouwen . . . . .        | 235                             |
| Namen . . . . .             | 52                              |
| Luik . . . . .              | 144                             |
| Luxemburg . . . . .         | 12                              |
| <b>Totaal . . . . .</b>     | <b>3 992</b>                    |

Moeten de geregionaliseerde diensten die gebouwen van de Staat betrekken, ook huur betalen? Hoe wordt deze berekend? Doen zij die betalingen?

Op deze vragen verstrekt de Minister de volgende inbreng :

Vooraf dient opgemerkt dat inzake de relaties tussen de Regie der Gebouwen enerzijds en de Gewesten en de Gemeenschappen anderzijds, het bevoegdheidsprobleem nog niet is geregeld.

Op grond van artikel 2 van de wet van 1 april 1971 houdende oprichting van een Regie der Gebouwen, is deze laatste belast de terreinen, gebouwen en aanhorigheden ervan, die noodzakelijk zijn door de diensten van de Staat en voor de door de Staat beheerde openbare diensten (met uitsluiting van de gebouwen bestemd voor het onderwijs) ter beschikking van de Staat te stellen. Voorts is bepaald dat deze bevoegdheid bij beslissing van de Koning kan worden uitgebreid tot gebouwen die ressorteren onder de instellingen ingedeeld bij de categorie A van de lijst vastgesteld bij artikel 1 van de wet van 16 maart 1954.

Inmiddels is evenwel een ontwerp van wet ingediend om de bovenvermelde wet van 1 april 1971 te wijzigen o.m. in die zin dat de bevoegdheid van de Regie der Gebouwen kan uitgebreid worden tot de gebouwen die ressorteren onder de Gewesten en de Gemeenschappen, indien deze instellingen erom verzoeken.

Volledigheidshalve dient hier nog vermeld dat het Ministerieel Comité tot hervorming der Instellingen op 11 juli 1979 besloot dat de Regie der Gebouwen een nationale dienst blijft, waarop de Gewesten en Gemeenschappen een beroep kunnen doen.

Le Ministre fournit les indications suivantes à la Commission :

| Province                      | Loyers en 1983<br>(en millions) |
|-------------------------------|---------------------------------|
| —                             | —                               |
| Flandre occidentale . . . . . | 82                              |
| Flandre orientale . . . . .   | 137                             |
| Anvers . . . . .              | 271                             |
| Limbourg . . . . .            | 69                              |
| Brabant flamand . . . . .     | 96                              |
| Bruxelles-Capitale . . . . .  | 2 870                           |
| Brabant wallon . . . . .      | 24                              |
| Hainaut . . . . .             | 235                             |
| Namur . . . . .               | 52                              |
| Liège . . . . .               | 144                             |
| Luxembourg . . . . .          | 12                              |
| <b>Total . . . . .</b>        | <b>3 992</b>                    |

Les services régionalisés installés dans des bâtiments de l'Etat paient-ils des loyers? Quel est le mode de calcul? S'acquittent-ils de ces paiements?

Le Ministre fournit les renseignements suivants :

D'abord, il faut observer qu'en ce qui concerne les relations entre la Régie des Bâtiments, d'une part, et les Régions et Communautés, d'autre part, le problème des compétences n'est pas encore réglé.

En vertu de l'article 2 de la loi du 1<sup>er</sup> avril 1971 portant création d'une Régie des Bâtiments, celle-ci est chargée de mettre à la disposition de l'Etat les terrains, bâtiments et installations connexes qui sont nécessaires aux services de l'Etat et aux services publics gérés par l'Etat (à l'exception des bâtiments destinés à l'enseignement). De plus, il est stipulé que, par décision du Roi, cette compétence peut être étendue aux bâtiments qui ressortissent aux institutions classées en catégorie A de la liste arrêtée par l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 16 mars 1954.

Entre-temps, un projet de loi a été déposé qui vise à modifier la loi précitée du 1<sup>er</sup> avril 1971 entre autres pour que la compétence de la Régie des Bâtiments puisse être étendue aux bâtiments qui ressortissent aux Régions et Communautés et cela si ces institutions le demandent.

Pour être tout à fait complet, il doit encore être mentionné que le Comité ministériel pour la Réforme des Institutions a décidé, le 11 juillet 1979, que la Régie des Bâtiments reste un service national auquel les Régions et Communautés peuvent faire appel.

Het spreekt vanzelf dat na goedstemming van dit wetsontwerp, de Gewesten en de Gemeenschappen uitdrukkelijk zullen moeten laten weten of ze op de diensten van de Regie der Gebouwen een beroep wensen te doen.

In bevestigend geval dienen de modaliteiten inzake de relaties vastgelegd in een algemene overeenkomst met bepaling van de vergoedingen voor de geleverde prestaties (o.m. het ter beschikking stellen van staatsgoederen). Uiteraard moeten deze modaliteiten dezelfde zijn voor de diverse Gewesten en Gemeenschappen.

Tenslotte dient vermeld dat op grond van artikel 12 van de bijzondere wet d.d. 8 augustus 1980, de eigendommen nodig voor de werking van de Gewesten en de Gemeenschappen, kosteloos aan deze laatste moeten overgedragen worden. Voor dergelijke goederen kan uiteraard geen huur worden gevorderd.

Voor de gebouwen die de Regie der Gebouwen ter beschikking stelt van de staatsdiensten wordt geen huur in de strikte zin van het woord aangerekend doch wel een zogenaamde bezettingsvergoeding.

De Regie der Gebouwen is gehouden haar werkingskosten, inbegrepen de uitgaven voor het onderhoud van het staatspatrimonium, te recupereren (met uitsluiting dus van de investeringsuitgaven).

Deze globale kosten worden op de diverse departementen verhaald naar rata van de door elk van hen ingenomen oppervlakte in het geheel van de door de Regie der Gebouwen beheerde staatsgebouwen.

Voor zover ze in staatsgebouwen zijn gehuisvest, werden tot nu toe voor de ministeriële kabinetten van de Executieven en voor de voorlopige cellen van de nieuwe ministeries — en in afwachting van beslissingen in de zin zoals geschetst hierboven — bezettingsvergoedingen gefactureerd zoals hiervoor omschreven.

Voor andere diensten van de Gewesten en de Gemeenschappen werd de bedoelde bezettingsvergoeding nog gefactureerd aan de traditionele departementen.

Vermits de betrokken diensten per 1 januari 1983 effectief werden overgeheveld zal de vergoeding voortaan uiteraard ook aan de Executieven dienen gefactureerd.

De bedragen tot nu toe aan de Gewesten en de Gemeenschappen gefactureerd, werden nog niet integraal aan de Regie der Gebouwen betaald.

### *Inhuring*

Tegenover 1982 zouden de huurkosten in 1983 met ruim 18 pct. stijgen. Wat is hiervan de oorzaak?

De Minister doet opmerken dat de uitgaven inzake inhuring zijn ingeschreven op artikel 537.01 van de begroting van de Regie der Gebouwen.

Il va de soi qu'après approbation de ce projet de loi, les Régions et Communautés devront formellement faire savoir si elles désirent faire appel à la Régie des Bâtiments.

Dans l'affirmative, les modalités des relations devront être arrêtées dans une convention générale qui fixera les indemnités pour les prestations fournies (entre autres la mise à disposition de biens de l'Etat). Ces modalités devront naturellement être les mêmes pour les diverses Régions et Communautés.

Enfin, il faut signaler qu'en vertu de l'article 12 de la loi spéciale du 8 août 1980, les propriétés nécessaires au fonctionnement des Régions et Communautés doivent être transférées gratuitement à celles-ci. Pour de tels biens, aucun loyer ne peut naturellement être exigé.

Pour les bâtiments que la Régie des Bâtiments met à la disposition des services de l'Etat, aucun loyer, au sens strict du mot, n'est porté en compte mais bien une indemnité d'occupation.

La Régie des Bâtiments est tenue de récupérer ses frais de fonctionnement y compris les dépenses consacrées à l'entretien du patrimoine de l'Etat (à l'exclusion, donc, des dépenses d'investissement).

Ces frais globaux sont récupérés à charge des divers départements en raison des surfaces occupées par chacun d'eux dans l'ensemble des bâtiments de l'Etat gérés par la Régie des Bâtiments.

Pour autant qu'ils soient hébergés dans des bâtiments de l'Etat, des indemnités d'occupation, comme précisé ci-dessus, ont jusqu'à présent été facturées pour les Cabinets ministériels des Exécutifs et les cellules provisoires des nouveaux ministères, dans l'attente de décisions ultérieures dans le sens décrit dans l'introduction ci-avant.

Pour d'autres services qui dépendent des Régions et des Communautés, ladite indemnité d'occupation a encore été facturée aux départements traditionnels.

Puisque les services concernés ont été effectivement transférés au 1<sup>er</sup> janvier 1983, dorénavant l'indemnité en question sera naturellement facturée aux Exécutifs.

Les montants facturés jusqu'à présent n'ont pas encore été intégralement payés à la Régie des Bâtiments.

### *Location*

Par rapport à 1982, les frais de location auraient augmenté de plus de 18 p.c. en 1983. Comment cette augmentation s'explique-t-elle?

Le Ministre fait remarquer que les dépenses en matière de location sont inscrites à l'article 537.01 du budget de la Régie des Bâtiments.

Voor het dienstjaar 1982 bedroeg de uitgave 3 407 miljoen frank. De vooruitzichten voor 1983 zijn 3 992 miljoen frank.

Deze vermeerdering van 585 miljoen frank is te wijten aan de verhoging der huurgelden enerzijds en aan een toename van 370 miljoen frank voor de W.T.C. anderzijds. Zij is echter beperkt door het terugwinnen van de huur van de gebouwen die verlaten worden ten voordele van de bezetting van Toren 3 van de W.T.C. door Openbare Werken.

*Fysisch Programma :*

*werken ten behoeve van de twee gemeenschappen*

Voor nieuwe gebouwen en verbeteringswerken is een bedrag van 545 miljoen frank voorzien in het fysisch programma voor het dienstjaar 1983 voor de twee gemeenschappen.

De Minister gelieve hierover nadere toelichting te willen verschaffen.

Voornoemd bedrag van 545 miljoen had betrekking op een reeks van ontwerpen die bij het opmaken van het ontwerp van fysisch programma 1983 van de Regie der Gebouwen tijdens de zomer 1982 als dringend aangeduid waren. Rekening houdend echter enerzijds met de overdracht van niet-uitgevoerde ontwerpen van het fysisch programma 1982 en anderzijds met nieuwe prioriteiten die zich voor het Brusselse Gewest aanmelden, werd uiteindelijk een globaal bedrag van 452 miljoen voor de twee Gemeenschappen in het fysisch programma 1983 van de Regie der Gebouwen weerhouden. Hierbijgevoegd opgave van deze ontwerpen.

Le montant pour l'exercice de 1982 était de 3 407 millions de francs. Les prévisions pour 1983 sont de 3 992 millions de francs.

Cette augmentation de 585 millions de francs est due à l'augmentation des loyers d'une part et à une majoration de 370 millions de francs pour le W.T.C. d'autre part. Elle est toutefois limitée par la récupération des loyers des bâtiments abandonnés pour l'occupation de la Tour 3 du W.T.C. par les Travaux publics.

*Programme physique :*

*travaux effectués pour les deux Communautés*

Un montant de 545 millions de francs a été prévu au programme physique de l'exercice 1983 pour les deux Communautés en vue de couvrir le financement de nouveaux bâtiments et des travaux d'amélioration.

Le Ministre peut-il donner des précisions à ce sujet ?

Le Ministre répond que le montant précité de 545 millions avait trait à une série de projets qui, lors de l'élaboration au cours de l'été 1982, du projet de programme physique 1983 de la Régie des Bâtiments, étaient signalés comme étant urgents. Compte tenu cependant du transfert de projets non réalisés du programme physique 1982 d'une part, et, d'autre part, de nouvelles priorités qui se sont fait jour dans la Région bruxelloise, un montant global de 452 millions a finalement été retenu pour les deux Communautés, au programme physique 1983 de la Régie des Bâtiments. Ci-joint le relevé de ces projets.

| Volgnummer<br>—<br>N° d'ordre    | Ontwerp — Projet                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Raming<br>(in miljoenen franken)<br>—<br>Estimation<br>(en millions de francs) |
|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| 1                                | Brussel, Koninklijk Museum voor Kunst en Geschiedenis. — <i>Bruxelles, Musée royal d'Art et d'Histoire :</i><br>— Aanpassing. — <i>Aménagement</i> . . . . .<br>— Transformatie C.V. — <i>Transformation C.C.</i> . . . . .                                                                                                                     | 20<br>15                                                                       |
| 2                                | Brussel, K.I.K.P. — <i>Bruxelles, I.R.P.A. :</i><br>— Luchtregeling. — <i>Conditionnement d'air</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                   | 10                                                                             |
| 3                                | Brussel, Congressenpaleis. — <i>Bruxelles, Palais des Congrès :</i><br>— Nieuwe zaal. — <i>Nouvelle salle</i> . . . . .<br>— C.V. — <i>C.C.</i> . . . . .<br>— Reorganisatie zalen en lokalen, restaurant-bar en nieuwe installatie keuken. — <i>Réorganisation salles et locaux, restaurant-bar et nouvelle installation cuisine</i> . . . . . | 180<br>18<br>65                                                                |
| 4                                | Brussel, Musea van Oude en Moderne Kunst. — <i>Bruxelles, Musées d'Art Ancien et Moderne :</i><br>— Aanpassing omgeving en vernieuwing Museumstraat. — <i>Aménagement environs et rénovation rue du Musée</i> . . . . .                                                                                                                         | 75                                                                             |
| 5                                | Brussel, Museum van Moderne Kunst. — <i>Bruxelles, Musée d'Art Moderne :</i><br>— Binnen voltooiing. — <i>Achèvement intérieur</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                    | 29                                                                             |
| Diversen/<br>Divers              | Uitgaven voor verrekeningen, herzieningen prijzen en lonen, erelonen, werken en aankopen van minder dan 5 miljoen. — <i>Dépenses pour décomptes, révisions prix et salaires, honoraires, travaux et acquisitions de moins de 5 millions</i> . . . . .                                                                                           | 40                                                                             |
| Totaal. — <i>Total</i> . . . . . |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 452                                                                            |

Welk is het effectief van het personeel van de Regie der Gebouwen ?

- Definitieve ?
- Contractuele ?
- Opdrachthouders ?

De Regie der Gebouwen telt momenteel nog 145 vastbenoemde en 154 contractuele personeelsleden.

Het Vast Secretariaat voor Werving van het Rijkspersoneel heeft een einde gesteld aan zendingen toevertrouwd aan personeelsleden bij de Regie der Gebouwen.

Dienaangaande bedraagt het totaal aantal personeelsleden bij de Regie der Gebouwen 299.

#### *Personeel*

Gevraagd naar de samenstelling van het personeelsbestand van de Regie verstrekt de Minister volgende gegevens aan de Commissie :

#### *Regie der Gebouwen*

Opgericht door de wet van 1 april 1971

Het organiek kader vastgesteld bij koninklijk besluit van 1 december 1976 (*Belgisch Staatsblad* van 25 december 1976) voor vijf jaar (1 januari 1977 tot 31 december 1981); werd niet verlengd.

Aantal personen in dienst bij de Regie : 342, namelijk 145 vastbenoemde personeelsleden afkomstig van het Schoolgebouwenfonds; 154 op overeenkomst en 43 met opdracht.

#### *Detail*

Vastbenoemd : 145

- niveau 1 : 10
- niveau 2 : 82
- niveau 3 : 45
- niveau 4 : 8

Op overeenkomst : 154

- niveau 1 : 18
- niveau 2 : 73
- niveau 3 : 37
- niveau 4 : 26

Met opdracht : 43

- niveau 1 : 16
- niveau 2 : 25
- niveau 3 : 1
- niveau 4 : 1.

Un membre aimerait savoir quels sont les effectifs de la Régie des Bâtiments.

- Agents définitifs ?
- Agents contractuels ?
- Agents en mission ?

Le Ministre répond que la Régie des Bâtiments compte actuellement encore 145 agents définitifs et 154 agents contractuels.

Le Secrétariat permanent de Recrutement a mis fin aux missions confiées aux agents au sein de la Régie des Bâtiments.

Dès lors, les effectifs totaux de la Régie s'élèvent à 299 unités.

#### *Personnel*

Un membre ayant demandé quelle est la composition des effectifs du personnel de la Régie, le Ministre fournit les indications suivantes à la Commission :

#### *Régie des Bâtiments*

Créée par la loi du 1<sup>er</sup> avril 1971

Cadre organique fixé par arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1976 (*Moniteur belge* du 25 décembre 1976) pour une période de cinq ans (1<sup>er</sup> janvier 1977 au 31 décembre 1981) qui n'a pas été prolongée.

Nombre de personnes en fonction à la Régie : 342 dont 145 définitifs venant du Fonds des Bâtiments scolaires; 154 contractuels et 43 en mission.

#### *Détail*

Personnel définitif : 145

- niveau 1 : 10
- niveau 2 : 82
- niveau 3 : 45
- niveau 4 : 8

Contractuels : 154

- niveau 1 : 18
- niveau 2 : 73
- niveau 3 : 37
- niveau 4 : 26

En mission : 43

- niveau 1 : 16
- niveau 2 : 25
- niveau 3 : 1
- niveau 4 : 1.

*Bestuur der gebouwen*

Kader :

Hoofdbestuur : 216

Buitendiensten : 1 234. Werkliedenpersoneel (333) niet inbegrepen.

|                        | Aantal betrekkingen<br>Statutair | Feitelijk<br>aantal |
|------------------------|----------------------------------|---------------------|
|                        | —                                | —                   |
| Hoofdbestuur . . . . . | 146                              | 135                 |
| Antwerpen . . . . .    | 73                               | 73                  |
| Brugge . . . . .       | 75                               | 74                  |
| Gent . . . . .         | 80                               | 79                  |
| Hasselt . . . . .      | 65                               | 65                  |
| Leuven . . . . .       | 39                               | 39                  |
| Brussel . . . . .      | 239                              | 239                 |
| Arlon . . . . .        | 45                               | 46                  |
| Liège . . . . .        | 90                               | 91                  |
| Mons . . . . .         | 83                               | 81                  |
| Namur . . . . .        | 65                               | 65                  |
| Nivelles . . . . .     | 10                               | 10                  |

Kader van architecten :

|                          |    |
|--------------------------|----|
| Hoofdbestuur . . . . .   | 17 |
| Buitendiensten . . . . . | 50 |
| Totaal . . . . .         | 67 |

Personeelsbestand :

|                        |    |
|------------------------|----|
| Hoofdbestuur . . . . . | 18 |
| Antwerpen . . . . .    | 4  |
| Brugge . . . . .       | 5  |
| Gent . . . . .         | 7  |
| Hasselt . . . . .      | 3  |
| Leuven . . . . .       | 4  |
| Brussel . . . . .      | 11 |
| Arlon . . . . .        | 1  |
| Liège . . . . .        | 4  |
| Mons . . . . .         | 7  |
| Namur . . . . .        | 5  |
| Nivelles . . . . .     | 2  |
| Totaal . . . . .       | 71 |

Wegenfonds, geaffecteerd bij het Bestuur der Gebouwen : 56.

*Administration des bâtiments*

Cadre :

Administration centrale : 216

Services extérieurs : 1 234. Personnel ouvrier (333) pas compris.

|                                   | Emplois statutaire-<br>ment occupés | Emplois réelle-<br>ment occupés |
|-----------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------|
|                                   | —                                   | —                               |
| Administration centrale . . . . . | 146                                 | 135                             |
| Antwerpen . . . . .               | 73                                  | 73                              |
| Brugge . . . . .                  | 75                                  | 74                              |
| Gent . . . . .                    | 80                                  | 79                              |
| Hasselt . . . . .                 | 65                                  | 65                              |
| Leuven . . . . .                  | 39                                  | 39                              |
| Bruxelles . . . . .               | 239                                 | 239                             |
| Arlon . . . . .                   | 45                                  | 46                              |
| Liège . . . . .                   | 90                                  | 91                              |
| Mons . . . . .                    | 83                                  | 81                              |
| Namur . . . . .                   | 65                                  | 65                              |
| Nivelles . . . . .                | 10                                  | 10                              |

Cadre des architectes :

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| Administration centrale . . . . . | 17 |
| Services extérieurs . . . . .     | 50 |
| Total . . . . .                   | 67 |

Effectif :

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| Administration centrale . . . . . | 18 |
| Antwerpen . . . . .               | 4  |
| Brugge . . . . .                  | 5  |
| Gent . . . . .                    | 7  |
| Hasselt . . . . .                 | 3  |
| Leuven . . . . .                  | 4  |
| Bruxelles . . . . .               | 11 |
| Arlon . . . . .                   | 1  |
| Liège . . . . .                   | 4  |
| Mons . . . . .                    | 7  |
| Namur . . . . .                   | 5  |
| Nivelles . . . . .                | 2  |
| Total . . . . .                   | 71 |

Fonds des Routes affectés à l'Administration des Bâtiments : 56.

Regie der Gebouwen :

Vast : 145

Onder contract : 154

*Jaarlijkse investeringen in Rijksgebouwen  
Vergelijkingsbasis*

De inleiding van de Minister van Openbare Werken geeft een overzicht van de vastgelegde bedragen voor investeringen voor gebouwen, ook omgerekend in waarde 1 januari 1982. Wordt voor deze omrekening dezelfde indexeringsmethode toegepast als deze waarbij het bedrag der aannemingsvergoeding wordt aangepast aan de ontwikkeling van de lonen en de kosten van de materialen ?

De aangenomen omrekeningsindexen om het bedrag van de vastleggingen van de vorige jaren tot hun waarde op 1 januari 1982 te actualiseren, worden opgesteld rekening houdend met de schommeling van de lonen en de kosten van de materialen in de bouwnijverheid.

De gebruikte parametrische formule is de volgende :

$$P = 0,40 \frac{S}{s} + 0,40 \frac{I}{i} + 0,20$$

In huidig geval is

S = kenteken van de lonen op 1 januari 1982

s = kenteken van de lonen op de 1ste januari van het bedoelde jaar

I = kenteken van de kosten van de materialen op 1 januari 1982

i = kenteken van de kosten van de materialen op de 1ste januari van het bedoelde jaar.

De omrekeningsindexen op 1 januari 1982 voor de vorige jaren zijn, volgens voorgaande formule, de volgende :

1975 - 165,08

1976 - 150,84

1977 - 136,9

1978 - 132,72

1979 - 125,68

1980 : 116,16

1981 - 108,96

*Doornik - Complex « XII Césars »*

Het complex Post-Financiën, « XII Césars » genaamd, te Doornik, werd niet opgenomen in de rubriek « Gebouwen ». Het is wel zo dat het voorontwerp pas werd goedgekeurd.

Régie des Bâtiments :

Définitifs : 145

Sous contrat : 154

*Investissements annuels dans les bâtiments de l'Etat  
Base de comparaison*

Dans son exposé introductif, le Ministre des Travaux publics a donné un aperçu des montants engagés pour les investissements en matière de bâtiments, ces chiffres étant actualisés au 1<sup>er</sup> janvier 1982. Cette conversion est-elle réalisée suivant la même méthode d'indexation que celle suivie pour adapter le montant de l'indemnité accordée à l'entrepreneur à l'évolution des rémunérations et du coût des matériaux ?

Les index de multiplication adoptés pour actualiser le montant des engagements des années antérieures à leur valeur au 1<sup>er</sup> janvier 1982 sont établis en tenant compte des fluctuations des salaires et du coût des matériaux, dans l'industrie du bâtiment.

La formule paramétrique utilisée est la suivante :

$$P = 0,40 \frac{S}{s} + 0,40 \frac{I}{i} + 0,20$$

Dans le cas qui nous occupe

S = indice des salaires au 1<sup>er</sup> janvier 1982

s = indice des salaires au 1<sup>er</sup> janvier de l'année considérée

I = Indice du coût des matériaux au 1<sup>er</sup> janvier 1982

i = indice du coût des matériaux au 1<sup>er</sup> janvier de l'année considérée.

Les indices d'actualisation au 1<sup>er</sup> janvier 1982 pour les années antérieures s'établissent, selon la formule ci-avant, à

1975 - 165,08

1976 - 150,84

1977 - 136,9

1978 - 132,72

1979 - 125,68

1980 : 116,16

1981 - 108,96

*Complexe « XII Césars » à Tournai*

Le complexe « XII Césars » à Tournai, qui héberge les Services des Finances et de la Poste, n'est pas repris dans la rubrique « Bâtiments ». Il est vrai que l'avant-projet vient à peine d'être approuvé.

Welke zijn de vooruitzichten inzake verwezenlijking van deze werken ?

Het is volgens de Minister op huidig ogenblik niet mogelijk een exacte datum van begin der werken voorop te stellen, gezien dat het voorontwerp, ingediend door de architecten, het voorwerp uitmaakt van opmerkingen vanwege de Commissie voor Monumenten en Landschappen. Bovendien is de stad Doornik van plan een dossier in te dienen betreffende de verwezenlijking van ondergrondse parkings, onder het Koningin Astridplein.

#### *Luik - Administratief centrum*

Er bestaat een initiatief van de gemeentelijke diensten van de stad Luik om een administratief centrum te bouwen. De Regie der Gebouwen zou het voornemen hebben van deelname aan dit project verlaten, wat het project en de stad Luik in moeilijkheden brengt.

De Minister verklaart echter dat er nooit sprake is geweest van een deelname van de Regie der Gebouwen in een project Stad-Staat voor een administratief centrum te Luik. De stad en de Regie der Gebouwen hebben elk van hun zijde een eigen administratief centrum verwezenlijkt.

#### *Geschil omtrent de place Saint-Lambert te Luik*

Desbretreffend ondervraagd, verstrekt de Minister volgende inlichtingen m.b.t. het vermeende geschil over de aanleg van de place Saint-Lambert te Luik.

In het kader van de aanleg van de place Saint-Lambert en omgeving, te Luik, bestaat slechts één geschil : het heeft betrekking op het stopzetten van de studies voor uitbreiding van het Justitiepaleis.

Door kontrakt van de 15 januari 1976 heeft de Regie der Gebouwen, vertegenwoordigd door de Minister van Openbare Werken, aan een groep architecten, die een tijdelijke vereniging vormden, de volledige architectuuropdracht toevertrouwd wat betreft de aanleg en de heropbouw van de place Saint-Lambert, de square Notger en omgeving, de bouw van de uitbreiding van het Justitiepaleis en van het Goevernementspaleis, en meer algemeen de studie van alle werken uit te voeren boven de infrastructuur van het busstation.

Het voorontwerp van de uitbreiding van het Justitiepaleis, voorwerp van het geschil, werd door de architecten ingediend op 15 december 1978. Een variante op de omvang van bovenvermeld gebouw werd voorgesteld op 28 februari 1979 en vervolledigd op 26 oktober 1979.

Op 21 maart 1980, terwijl de Regie der Gebouwen aan de architecten de goedkeuring van het voorontwerp betekende, bracht ze hen ter kennis dat ze een einde stelde aan het voortzetten van de studie betreffende dit gebouw en zijn omgeving omdat ze besloten had het Justitiepaleis van de place Saint-Lambert naar de place du XX Août over te plaatsen.

Quelles sont les perspectives en ce qui concerne la réalisation de ces travaux ?

Le Ministre répond qu'il n'est pas possible à l'heure actuelle de donner une date exacte de début des travaux, étant donné que l'avant-projet, qui a été déposé par les architectes, a fait l'objet de remarques de la part de la Commission des Monuments et des Sites. En outre, la ville de Tournai compte encore introduire un dossier relatif à la réalisation de parkings en sous-sol, sous la place Reine Astrid.

#### *Liège - Centre administratif*

Les services communaux de la ville de Liège ont pris une initiative pour construire un centre administratif. La Régie des Bâtiments aurait abandonné l'idée de participer à ce projet, ce qui hypothèque la réalisation du projet et met la ville de Liège en difficulté.

Le Ministre déclare toutefois qu'il n'a jamais été question d'une participation de la Régie des Bâtiments à un projet Ville-Etat pour un centre administratif à Liège. La ville et la Régie des Bâtiments ont chacune réalisé leur propre centre administratif.

#### *Litige concernant la place Saint-Lambert à Liège*

Interrogé à ce sujet, le Ministre fournit les informations suivantes en ce qui concerne ce soi-disant litige de la place Saint-Lambert à Liège.

Dans le cadre de l'aménagement de la place Saint-Lambert et de ses abords, à Liège, il n'y a qu'un seul litige : il porte sur l'arrêt des études de l'annexe du Palais de Justice.

Par contrat du 15 janvier 1976, la Régie des Bâtiments, représentée par le Ministre des Travaux publics, a confié à un groupe d'architectes formant une association momentanée, le contrat global concernant l'architecture relative aux travaux de réaménagement et de reconstruction de la place Saint-Lambert, du square Notger et de leurs abords, la construction de l'annexe du Palais de Justice et l'extension du Palais provincial et, d'une manière générale, tous les travaux à exécuter au-dessus de l'infrastructure de la gare des autobus.

L'avant-projet relatif au bâtiment annexe du Palais de Justice, seul concerné par le litige, a été déposé par les architectes le 15 décembre 1978. Une variante de gabarit dudit bâtiment a été présentée le 28 février 1979 et complétée le 26 octobre 1979.

Le 21 mars 1980, en même temps qu'elle notifiait aux architectes son approbation de l'avant-projet, la Régie des Bâtiments les informait qu'elle mettait fin à la poursuite de l'étude relative à ce bâtiment et à ses abords, car il avait été décidé de transférer le Palais de Justice de la place Saint-Lambert à la place du XX Août.

De architecten beschouwden dat het hier om een eenzijdige kontraktbreuk ging wat betreft de uitbreiding van het Justitiepaleis en dat dit feit hen het recht verschaftte een schadevergoeding te eisen. De Regie der Gebouwen ontkende dit niet. Maar er kon geen akkoord gevonden worden op het bedrag van de schadevergoeding.

Op 25 maart 1982 sprak de rechtbank van eerste aanleg te Luik zich als volgt uit :

— er is eenzijdige kontraktbreuk wat betreft de uitbreiding van het Justitiepaleis;

— het artikel 1794 van het Burgerlijk Wetboek is de wettelijke basis, kontraktueel aanvaard (voor de berekening van de schadevergoeding);

— een deskundige (achteraf vervangen door een college van deskundigen) wordt aangesteld om het bedrag van de schadevergoeding vast te stellen;

— de Regie der Gebouwen wordt veroordeeld 150 000 frank te betalen aan de eisende partij, ten provisionele titel.

De zaak zijnde thans hangende voor de rechtbank, meen ik het niet mogelijk hier het probleem van de bepaling van de schadevergoeding te moeten bespreken.

#### *Aankoop Toren 3 World Trade Center*

Een commissaris wil vernemen hoever het staat met de aankoop van Toren 3 in het World Trade Center. Hoe zal deze aankoop worden gefinancierd ?

Hierop antwoordt de Minister dat deze zaak momenteel in beraad is. Een aankoop op 30 jaar wordt thans onderzocht. Deze oplossing zou een meerprijs betekenen t.o.v. de huidige huurprijs, die nagenoeg teniet zou gedaan worden door het feit dat de Staat eigenaar wordt, en geen onroerende voorheffing verschuldigd is. De operatie is dus gunstig en het voorstel tot aankoop zou eerstdaags aan het M.C.E.S.C. kunnen overgemaakt worden, ware het niet dat enkele problemen vooreerst zouden moeten opgelost worden, zoals de overname van het erfpacht verleend door de stad, de verplichtingen van de promotor ten aanzien van de stad.

In geval van aankoop op 30 jaar, en indien de operatie daadwerkelijk mogelijk is, zal vanaf 1984 tot en met 2013 een annuïteit voorzien worden op het investeringsprogramma. Vermits er omzeggens geen verschil is tussen de huidige inhuring en de annuïteit met betrekking tot een aankoop op 30 jaar, mag gesteld worden dat de toename van het investeringsprogramma voor de Regie der Gebouwen, voor de aankoop van de World Trade Center (Toren 3 + sokkel), overeenkomt met een afname van artikel 12.06, sectie 31, titel I, van de begroting van Openbare Werken.

Les architectes ont estimé qu'il s'agissait d'une rupture unilatérale du contrat en ce qui concerne l'extension du Palais de Justice et que cette rupture ouvrait le droit à une indemnité. La Régie des Bâtiments ne l'a pas contesté. Mais il n'a pas été possible d'atteindre un accord sur le montant de l'indemnité.

En date du 25 mars 1982, le tribunal de première instance de Liège a rendu le jugement suivant :

— il y a rupture unilatérale du contrat en ce qui concerne l'extension du Palais de Justice;

— l'article 1794 du Code civil constitue la base légale contractuellement acceptée (pour le calcul de l'indemnité);

— est désigné un expert (ultérieurement remplacé par un collège d'experts) pour déterminer le montant du dédommagement;

— la Régie des Bâtiments est condamnée à payer, à titre provisionnel, au demandeur, la somme de 150 000 francs.

L'affaire étant pendante devant la Justice, il n'est pas possible d'aborder ici le problème de la détermination de l'indemnité.

#### *Acquisition de la Tour 3 du World Trade Center*

Un commissaire aimerait savoir où en sont les pourparlers pour l'acquisition de la Tour 3 du World Trade Center. Comment cette acquisition sera-t-elle financée ?

Le Ministre répond que cette question est momentanément maintenue en délibéré. On envisage actuellement un achat s'étalant sur 30 ans. Cette solution nécessiterait le paiement d'un supplément de prix par rapport au loyer payé actuellement, qui deviendrait quasi nul du fait que l'Etat devient propriétaire et n'est pas redevable du précompte immobilier. L'opération est donc favorable et la proposition d'achat pourra être prochainement soumise au C.M.C.E.S., lorsqu'on aura résolu quelques problèmes tels que la reprise du droit d'emphytéose accordé par la ville et les engagements pris par le promoteur à l'égard de la ville.

En cas d'achat en 30 ans et si l'opération est effectivement possible, une annuité devrait être prévue au programme d'investissement à partir de 1984 jusqu'en 2013. Comme il n'y a pratiquement pas de différence entre le loyer actuel et l'annuité à payer en cas d'achat en 30 ans, on peut affirmer que pour l'achat au World Trade Center (Tour 3 + socle), la majoration du programme d'investissement pour la Régie des Bâtiments correspond à une réduction de l'article 12.06, section 31, titre I, du budget des Travaux publics.

*Gent - Administratief Centrum ter Platen*

Aan de Koepoortkaai is de oprichting voorzien van een Administratief Centrum. Welke is de stand van dit dossier en de vooruitzichten? Welk is de bestemming van dit gebouw?

Het bestaande Administratief Centrum « Ter Platen » is volledig ingenomen door de diensten van negen verschillende departementen, nl. de Regie der Posterijen, Douane en Accijnzen, Volksgezondheid, Landbouw, Openbaar Ambt, Openbare werken B.E.E., Sociale Voorzorg, Tewerkstelling en Arbeid en Economische Zaken.

Ten einde o.a. de diensten van Financiën die thans verspreid liggen over verschillende gebouwen, degelijk te kunnen huisvesten, werd in het driejarenplan 1983-1985 van de Regie der Gebouwen, in 1985 de oprichting van een administratief centrum voorzien aan de Koepoortkaai te Gent.

Hiertoe werd reeds einde 1982, de oude brouwerij « Meirsonne » aangekocht; andere verwervingen zullen in de komende maanden door het bevoegd Aankoopcomité worden uitgevoerd.

De huisvesting van de dienst mecanografie van het Ministerie van Financiën zal voorzien worden in de eerste fase van het op dit terrein op te richten rijksadministratief centrum.

Een krediet van 230 miljoen werd voor de verwezenlijking van deze eerste fase (Financiecentrum) voorzien op het ontwerp van fysisch programma 1985 van de Regie der Gebouwen.

## IV. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

## 1. Bespreking

Een lid maakt opmerkingen betreffende verschillende artikelen van de begroting :

— Op bladzijde 13, Titel I, Lopende uitgaven, is het bedrag 47,2 miljoen voor het personeel veel hoger dan vorig jaar. Hij zou willen weten waarom.

— Bovendien stijgen de Kabinetsuitgaven van jaar tot jaar.

— De cijfers van de artikelen 12.02 en 12.03 (blz. 15 van de begroting, blz. 8 van de bijlage) zijn verdrievoudigd tegenover die van 1980 en 1982.

— Tenslotte wijst hij erop dat artikel 73.16 (blz. 36 van de bijlagen) de toeristische infrastructuur betreft. Deze aangelegenheid behoort toch niet meer tot de nationale bevoegdheid?

*Gand - Centre administratif Ter Plaeten*

On prévoit la construction d'un centre administratif au Koepoortkaai. Où en est ce dossier et quelles sont les prévisions? Quelle sera l'affectation de ce bâtiment?

L'actuel centre administratif Ter Plaeten est entièrement occupé par les services de neuf départements différents, à savoir la Régie des Postes, les Douanes et Accises, la Santé publique, l'Agriculture, la Fonction publique, les Travaux publics A.E.E., la Prévoyance sociale, l'Emploi et le Travail et les Affaires économiques.

Afin de pouvoir loger décemment les services des Finances actuellement éparpillés dans plusieurs bâtiments, on a prévu, dans le cadre du plan triennal 1983-1985 de la Régie des Bâtiments, de construire en 1985 un centre administratif au Koepoortkaai à Gand.

A cet effet, l'ancienne brasserie « Meirsonne » a déjà achetée à la fin 1982 et d'autres acquisitions seront effectuées par le Comité d'acquisition compétent dans les mois à venir.

Il est prévu d'héberger les services de mécanographie du Ministère des Finances dès l'achèvement de la première phase des travaux à réaliser pour construire le centre administratif sur ce terrain.

Un crédit de 230 millions a été prévu pour la mise en œuvre de cette première phase (centre financier) du projet de programme physique 1985 de la Régie des Bâtiments.

## IV. DISCUSSION DES ARTICLES

## 1. Discussion

Un membre fait des observations sur plusieurs articles du budget :

— A la page 13 du Titre I, Dépenses courantes, le crédit de 47,2 millions prévu pour les dépenses de personnel est beaucoup plus élevé que le montant de l'année passée. L'intervenant aimerait connaître la raison de cette augmentation.

— Par ailleurs, les dépenses de Cabinet augmentent d'année en année.

— Les crédits figurant aux articles 12.02 et 12.03 (p. 15 du budget et p. 8 des annexes) ont triplé par rapport à ceux de 1980 et 1982.

— Enfin, il signale que l'article 73.16 (p. 36 des annexes) des annexes) concerne l'infrastructure touristique. Cette matière ne relève pourtant plus de la compétence nationale?

## 2. Amendement

De Regering heeft het volgende amendement ingediend op het ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1983 :

## « Wetstabel

## TITEL I

## LOPENDE UITGAVEN

## SECTIE 31

Eigenlijk Ministerie van Openbare Werken

## HOOFDSTUK III

Inkomensoverdrachten aan andere sectoren

Inkomensoverdrachten aan gezinnen

## ART. 33.01

ART. 33.01. — *Allerhande schadevergoedingen aan derden voortvloeiend uit het opnemen door de Staat van zijn verantwoordelijkheid :*

a) *Ten aanzien van de door zijn organen en door zijn bedienden gepleegde daden;*

b) *Voor de schade ontstaan ten gevolge van de staat van het weggennet of van de gebouwen waarvan hij eigenaar is.*

Het niet-gesplitst krediet te verhogen van 40,0 miljoen frank tot 110,0 miljoen frank.

Vermeerdering : 70,0 miljoen frank.

## Verantwoording

Belangrijke schuldvorderingen van die aard, voor een bedrag van 70 000 000 frank, moeten dringend worden vereffend. De niet-betaling heeft de rechtstreekse aansprakelijkheid tot gevolg van ambtenaren van het departement. Deze lopen dan ook het gevaar dat hun roerende en onroerende goederen door het gerecht worden aangeslagen.

## HOOFDSTUK 01

## Diversen

Niet economisch verdeeld

## ART. 03.01

ART. 03.01. — *Terugbetaling aan het Wegenfonds van de wedden, vergoedingen en toelagen van de ambtenaren, ter beschikking gesteld van andere besturen van het departement dan het Bestuur der Wegen.*

Het niet-gesplitste krediet te verminderen van 378,2 miljoen frank tot 343,2 miljoen frank.

Vermindering : 35,0 miljoen frank.

## 2. Amendement

Le Gouvernement a présenté l'amendement suivant au projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1983 :

## « Tableau de la loi

## TITRE I

## DEPENSES COURANTES

## SECTION 31

Ministère des Travaux publics proprement dit

## CHAPITRE III

Transferts de revenus à destination d'autres secteurs

Transferts de revenus aux ménages

## ART. 33.01

ART. 33.01. — *Indemnités diverses à des tiers devant découler de l'engagement de la responsabilité de l'Etat :*

a) *A l'égard d'actes commis par ses organes et ses préposés;*

b) *Pour les dommages occasionnés en raison de l'état du réseau routier ou des bâtiments dont il est propriétaire.*

Porter le crédit non dissocié de 40,0 millions de francs à 110,0 millions de francs.

Augmentation : 70,0 millions de francs.

## Justification

D'importants dossiers de l'espèce, pour un montant de 70 000 000 de francs, doivent être liquidés de toute urgence, la non-liquidation ayant pour effet la mise en cause directe de fonctionnaires du département. Ceux-ci risquent dès lors de voir leurs biens meubles et immeubles saisis par voie de justice.

## CHAPITRE 01

## Divers

Non réparti économiquement

## ART. 03.01

ART. 03.01. — *Remboursement au Fonds des Routes des traitements indemnités et allocations des agents mis à la disposition d'autres administrations du Département que l'Administration des Routes.*

Réduire le crédit non dissocié de 378,2 millions de francs à 343,2 millions de francs.

Réduction : 35,0 millions de francs.

*Verantwoording*

Vermindering voorgesteld als gedeeltelijke compensatie van de verhoging met 70,0 miljoen frank aangevraagd op artikel 33.01. »

Dit amendement wordt aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

**V. STEMMINGEN**

1. Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1983.

Alle artikelen evenals het geheel van het door de Commissie geamendeerde ontwerp worden aangenomen met 11 tegen 5 stemmen.

2. Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1982.

Alle artikelen evenals het geheel van het ontwerp van wet worden aangenomen met 11 tegen 5 stemmen.

Dit verslag is goedgekeurd met eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

*De Verslaggever,*  
J. DE SERANNO.

*De Voorzitter,*  
F. DE BONDT.

*Justification*

Réduction proposée en compensation partielle de la majoration de 70,0 millions de francs sollicité à l'article 33.01. »

Cet amendement est adopté par 9 voix contre 5.

**V. VOTES**

1. Projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1983.

Tous les articles ainsi que l'ensemble du projet de loi amendé par la Commission ont été adoptés par 11 voix contre 5.

2. Projet de loi ajustant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1982.

Tous les articles ainsi que l'ensemble du projet de loi ont été adoptés par 11 voix contre 5.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 12 membres présents.

*Le Rapporteur,*  
J. DE SERANNO.

*Le Président,*  
F. DE BONDT.

**VI. AMENDEMENT  
AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE**

Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1983.

(Wetstabel)

TITEL I

LOPENDE UITGAVEN

SECTIE 31

Eigenlijk Ministerie van Openbare Werken

HOOFDSTUK III

Inkomensoverdrachten aan andere sectoren

Inkomensoverdrachten aan gezinnen

ART. 33.01

ART. 33.01. — *Allerhande schadevergoedingen aan derden voortvloeiend uit het opnemen door de Staat van zijn verantwoordelijkheid :*

a) *Ten aanzien van de door zijn organen en door zijn bedienden gepleegde daden;*

b) *Voor de schade ontstaan ten gevolge van de staat van het wegennet of van de gebouwen waarvan hij eigenaar is.*

Het niet-gesplitste krediet wordt verhoogd van 40,0 miljoen frank tot 110,0 miljoen frank.

Vermeerdering : 70,0 miljoen frank.

HOOFDSTUK 01

Diversen

Niet economisch verdeeld

ART. 03.01

ART. 03.01. — *Terugbetaling aan het Wegenfonds van de wedden, vergoedingen en toelagen van de ambtenaren, ter beschikking gesteld van andere besturen van het departement dan het Bestuur der Wegen.*

Het niet-gesplitste krediet wordt verminderd van 378,2 miljoen frank tot 343,2 miljoen frank.

Vermindering : 35,0 miljoen frank.

**VI. AMENDEMENT ADOPTE  
PAR LA COMMISSION**

Projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1983.

(Tableau de la loi)

TITRE I

DEPENSES COURANTES

SECTION 31

Ministère des Travaux publics proprement dit

CHAPITRE III

Transferts de revenus à destination d'autres secteurs

Transferts de revenus aux ménages

ART. 33.01

ART. 33.01. — *Indemnités diverses à des tiers devant découler de l'engagement de la responsabilité de l'Etat :*

a) *A l'égard d'actes commis par ses organes et ses préposés;*

b) *Pour les dommages occasionnés en raison de l'état du réseau routier ou des bâtiments dont il est propriétaire.*

Le crédit non dissocié est porté de 40,0 millions de francs à 110,0 millions de francs.

Augmentation : 70,0 millions de francs.

CHAPITRE 01

Divers

Non réparti économiquement

ART. 03.01

ART. 03.01. — *Remboursement au Fonds des Routes des traitements, indemnités et allocations des agents mis à la disposition d'autres administrations du Département que l'Administration des Routes.*

Le crédit non dissocié est réduit de 378,2 millions de francs à 343,2 millions de francs.

Réduction : 35,0 millions de francs.