

Chambre des Représentants

SESSION 1981-1982

5 OCTOBRE 1982

BUDGET

du Ministère des Travaux publics
pour l'année budgétaire 1982

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE (1)

PAR M. DESUTTER

SOMMAIRE

Pages

Introduction du rapporteur ...	2
I. — Exposé introductif du Ministre des Travaux publics ...	4
A. Routes ...	5
1. Programme de base ...	6
a) Achèvement des grands projets ...	6
b) Modernisation du réseau existant ...	7
2. Programme sélectif ...	7
a) Emploi ...	7
b) Pistes cyclables ...	7

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Baudson.

A. — Membres : MM. Cardoen, Coppieters, Desutter, Dhoore, le Hardy de Beaulieu, Lernoux, Vankeirsbilck. — MM. Baudson, Bogaerts, Bourry, M. Harmegnies, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — MM. A. Claes, Daems, Huylebrouck, Kubla, Pierard, Van Renterghem. — MM. Gabriels, Somers. — M. Outers.

B. — Suppléants : MM. Ansoms, Beerden, Breyne, Jérôme, Th. Kelchtermans, Marchand, M. Olivier, Thys. — MM. Anselme, B. Cools, Delizée, Féaux, Guillaume, Mangelschots, Rubens, Vanderheyden. — MM. Anthuenis, D'hondt, Evers, Heughebaert, L. Michel, Taelman, Mme Van den Poel-Welkenhuysen. — MM. Belmans, De Beul, Meyntjens. — MM. Mordant, Nols.

Voir :

4-XVI (1981-1982) :

— N° 1 : Budget.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1981-1982

5 OKTOBER 1982

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken
voor het begrotingsjaar 1982

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER DESUTTER

INHOUD

Blz.

Inleiding van de rapporteur ...	2
I. — Inleidende uiteenzetting van de Minister van Openbare Werken ...	4
A. Wegen ...	5
1. Basisprogramma ...	6
a) Voltooiing van grote projecten ...	6
b) Modernisering van het bestaande net ...	7
2. Selectief programma ...	7
a) Tewerkstelling ...	7
b) Fietspaden ...	7

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Baudson.

A. — Leden : de heren Cardoen, Coppieters, Desutter, Dhoore, le Hardy de Beaulieu, Lernoux, Vankeirsbilck. — de heren Baudson, Bogaerts, Bourry, M. Harmegnies, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — de heren A. Claes, Daems, Huylebrouck, Kubla, Pierard, Van Renterghem. — de heren Gabriels, Somers. — de heer Outers.

B. — Plaatsvervangers : de heren Ansoms, Beerden, Breyne, Jérôme, Th. Kelchtermans, Marchand, M. Olivier, Thys. — de heren Anselme, B. Cools, Delizée, Féaux, Guillaume, Mangelschots, Rubens, Vanderheyden. — de heren Anthuenis, D'hondt, Evers, Heughebaert, L. Michel, Taelman, Mevr. Van den Poel-Welkenhuysen. — de heren Belmans, De Beul, Meyntjens. — de heren Mordant, Nols.

Zie :

4-XVI (1981-1982) :

— N° 1 : Begroting.

	Pages		Blz.
c) Economies d'énergie	8	c) Energiebesparing	8
d) Sécurité de la circulation	8	d) Verkeersveiligheid	8
e) Remise en état des ouvrages d'art	8	e) Herstel van kunstwerken	8
f) Préservation de l'environnement	9	f) Behoud van het leefmilieu	9
3. Suppression des intercommunales autoroutières ...	9	3. Afschaffing van de intercommunales voor de auto- snelwegen	9
B. Régie et administration des bâtiments	9	B. Regie en bestuur der gebouwen	9
1. Objectifs généraux	10	1. Algemene doelstellingen	10
2. Politique d'énergie	11	2. Energiebeleid	11
3. Objectifs les plus importants pour 1982	11	3. Belangrijkste doelstellingen voor 1982	11
C. Administration de l'électricité et de l'électromécanique	12	C. Bestuur voor elektriciteit en elektromechanica	12
D. Administration des voies hydrauliques	15	D. Bestuur der waterwegen	15
1. Dépenses de capital	15	1. Kapitaaluitgaven	15
2. Dépenses courantes	16	2. Lopende uitgaven	16
3. Secteur débudgétisé	16	3. Gedebudgetteerde sector	16
II. — Discussion générale	17	II. — Algemene bespreking	17
1. Généralités	17	1. Algemeenheden	17
2. Routes et pistes cyclables	29	2. Wegen en fietspaden	29
a) En général	29	a) Algemeen	29
b) Pistes cyclables	30	b) Fietspaden	30
c) Sécurité et économie d'énergie	32	c) Veiligheid en energiebesparing	32
d) Préservation de l'environnement	34	d) Vrijwaring van het leefmilieu	34
e) Divers	35	e) Diversen	35
f) Suppression des intercommunales autoroutières ...	44	f) Afschaffing van de intercommunale verenigingen voor autowegen	44
3. Bâtiments	46	3. Gebouwen	46
4. Eclairage	49	4. Verlichting	49
5. Voies hydrauliques	51	5. Waterwegen	51
a) En général	51	a) Algemeen	51
b) Divers	54	b) Diversen	54
III. — Discussion des articles et votes	61	III. — Bespreking van de artikelen en stemmingen	61
Errata	65	Errata	65
Annexes	66	Bijlagen	66

MESDAMES, MESSIEURS,

INTRODUCTION DU RAPPORTEUR

Bien que l'exercice 1982 soit déjà en grande partie écoulée, votre Commission a néanmoins consacré quatre réunions, d'ailleurs fructueuses, à l'examen de ce budget.

Il faut souligner à ce propos que le Ministre des Travaux publics, à qui la charge de ce même département avait déjà été confiée précédemment, a répondu à toutes les questions et interventions de manière pertinente et a communiqué à la Commission tous les renseignements désirés.

DAMES EN HEREN,

INLEIDING VAN DE RAPPORTEUR

Hoewel het begrotingsjaar 1982 reeds ver gevorderd is, heeft de Commissie vier vruchtbare vergaderingen gewijd aan de bespreking van deze begroting.

Het weze benadrukt dat de Minister van Openbare Werken, die voorheen reeds verantwoordelijk was voor dit departement, alle vragen en tussenkomsten met kennis van zaken beantwoordde en de commissie alle gewenste informatie verstrekke.

Interrogé sur l'opportunité de fusionner les ministères des Travaux publics et des Communications, à l'instar de ce qui s'est fait dans tous les pays qui nous entourent, le Ministre s'est dit convaincu que cette fusion présenterait de nombreux avantages, à la fois parce qu'elle engendrerait des économies immédiates et parce qu'elle permettrait une coordination des différents moyens de transport. Le Gouvernement n'a toutefois pas encore jugé utile de procéder à cette fusion.

Il existe par ailleurs une relation étroite entre les secteurs des Travaux publics et de l'Aménagement du territoire. Le Ministre a souligné à plusieurs reprises l'impossibilité d'exécuter certains travaux parce qu'ils ne figurent pas aux plans de secteur.

Le retard dans le dépôt du budget est dû au fait que le Gouvernement, qui n'est en place que depuis septembre 1981, a remanié le budget des Voies et Moyens afin de réaliser des économies qui n'étaient pas prévues initialement. Il a dès lors fallu établir un nouveau budget des Travaux publics en fonction des données nouvelles.

Ce budget est d'ailleurs placé sous le signe de l'austérité.

Les crédits d'entretien pour les installations électriques et les voies hydrauliques ont été ramenés respectivement de 288 et 2 644 millions à 211 et 1 979 millions.

Les crédits affectés aux programmes d'investissement concernant les routes et les bâtiments ont également été réduits (respectivement de 24 810 et 9 360 millions à 22 450 et 6 620 millions).

Il y a par contre une augmentation des investissements consacrés aux voies hydrauliques (de 23 831 à 26 131 millions) et on enregistre un effort soutenu pour l'entretien des bâtiments (de 32 à 50 millions).

Sur un crédit de 52 709 millions pour les dépenses courantes (47 223 en 1981), les charges financières représentent 36 302 millions (33 799 en 1981), soit 68,8 % du budget !

Les dépenses de personnel (6 636 millions) n'augmentent que de 2 %, ce qui traduit la volonté du Gouvernement de réduire les dépenses publiques.

Le crédit global affecté aux programmes d'investissement s'élève à 55 871 millions (59 371 en 1981), soit une diminution de 6 %. Ces chiffres n'englobent toutefois pas la tranche sélective qui figure au budget du Premier Ministre. Sur les crédits de cette tranche sélective un montant de 2 182 millions a été affecté à des projets « Travaux publics » (notamment la construction de l'écluse de Berendrecht, la restauration de la cathédrale Saint-Michel et la réduction de la pollution par le bruit).

Au cours de la discussion, de nombreuses questions ont été posées au sujet de l'analyse coûts-profits et de l'étude des effets sur l'environnement qui avaient été ordonnés par le précédent Ministre des Travaux publics, M. Chabert. Il a également été question de l'éclairage public, de la suppression des intercommunales pour la construction des autoroutes, des 3 500 litiges, de la politique de l'emploi, de la participation d'entrepreneurs étrangers aux adjudications, des pistes cyclables et de nombreux problèmes à caractère local.

La Commission a également manifesté son intérêt pour la construction et pour les perspectives dans ce secteur. Le Ministre a déclaré que les perspectives seraient inquiétantes pour nos grandes entreprises de ce secteur si elles ne s'orientaient pas vers l'exportation.

Le budget a été adopté par 8 voix contre 4.

Op de vraag of het niet aangewezen is de Ministeries van Openbare Werken en Verkeerswezen samen te smelten zoals in alle ons omringende landen, antwoordde de Minister dat dergelijke samenvoeging heel wat voordelen met zich zou brengen, niet alleen door directe besparingen maar eveneens door de coördinatie tussen de verschillende vervoermiddelen. De Regering heeft het echter nog niet nuttig geoordeeld daartoe over te gaan.

Ook blijkt Openbare Werken nauw samen te hangen met de Ruimtelijke Ordening. Herhaaldelijk heeft de Minister gewezen op de onmogelijkheid om bepaalde werken uit te voeren, omdat zij niet opgenomen zijn in de gewestplannen.

Het laattijdig indienen van de begroting is te wijten aan het feit dat de Regering, die slechts in september 1981 is van start gegaan, de Rijksmiddelenbegroting heeft herwerkt om besparingen te verwezenlijken die oorspronkelijk niet voorzien waren. Op haar beurt moest de begroting Openbare Werken daarna herzien worden.

Deze begroting staat trouwens in het teken van de versobering.

De onderhoudskredieten voor elektrische installaties en waterwegen zijn gedaald (respektievelijk van 288 en 2 644 naar 211 en 1 979 miljoen).

De investeringsprogramma's voor wegen en gebouwen daalden eveneens (respektievelijk van 24 810 en 9 360 naar 22 450 en 6 620 miljoen).

Daartegenover staat evenwel een stijging van de investeringen in waterwegen (van 23 831 naar 26 131 miljoen) en wordt de inspanning inzake onderhoud van gebouwen voortgezet (stijging van 32 naar 50 miljoen).

Op een totaal van 52 709 miljoen lopende uitgaven (47 223 in 1981) slopen de financiële lasten 36 302 miljoen op (33 799 in 1981), dit is 68,8 % van de begroting !

De personeelsuitgaven (6 636 miljoen) verhogen slechts met 2 %. Aldus blijkt de vaste wil van de Regering om de staatsuitgaven te verminderen.

In totaal wordt 55 871 miljoen voorzien voor investeringsprogramma's (59 371 in 1981); dit is een daling van 6 %. Deze cijfers bevatten de selectieve schijf niet die in de begroting van de Eerste Minister is opgenomen. Van deze selectieve schijf werd een som van 2 182 miljoen toegekend aan projecten « Openbare Werken » (o.m. voor de bouw van de Berendrechtsluis, de restauratie van de Sint-Michielskathedraal en de vermindering van de geluidshinder).

Tijdens de bespreking werden heel wat vragen gesteld over de kosten-baten analyse en de milieu-effect rapportering welke in opdracht van de vorige Minister van Openbare Werken, de heer Chabert, werden opgemaakt. Voorts kwamen o.m. volgende onderwerpen ter sprake: de openbare verlichting, de afschaffing van de intercommunales voor autosnelwegen, de 3 500 geschillen, het tewerkstellingsbeleid, de deelname van buitenlandse aannemers bij aanbestedingen, de fietspaden en tal van meer plaatsgebonden aangelegenheden.

Heel wat aandacht werd ook besteed aan de bouwsector in ons land en de vooruitzichten van deze sector. De Minister maakte zich zorgen over de toekomst van onze grote ondernemingen, in de mate dat zij hun heil niet zoeken in de uitvoer.

De begroting werd aangenomen met 8 tegen 4 stemmen.

I. EXPOSE INTRODUCTIF DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

« Bien que, par la force des choses, ce ne soit qu'en septembre que le Parlement est amené à discuter le budget des Travaux Publics pour 1982, il n'en reste pas moins que la politique que je souhaite y mener n'est pas une politique annuelle. C'est pour cette raison que j'ai fait établir une note générale reprenant les grands axes de cette politique.

Ce texte, qui est repris ci-après, comprend quatre volets qui sont relatifs aux quatre grandes directions du Ministère des Travaux Publics : les routes, les bâtiments, l'administration de l'électricité et de l'électromécanique et les voies hydrauliques.

Chacun de ces volets trace l'orientation que je veux imprimer au département.

En résumé, je souhaite cependant vous dire quelques mots de chacun. Il est clair que la période de crise que nous vivons nous impose des restrictions importantes. Les chiffres du budget en sont le reflet.

Les dépenses courantes (Titre I) de 1982 par rapport à 1981 montrent combien l'effort d'économie a été important (voir annexe I).

L'entretien en électricité est tombé en 1982 à 73 % du budget de 1981 ajusté.

L'entretien en voies hydrauliques est tombé à 75 %.

L'entretien des parcs à charge du plan vert a été maintenu à la même somme.

Un effort sera soutenu pour l'entretien des bâtiments, qui avait été négligé, et l'augmentation des crédits est de 56 % par rapport à 1981.

Les charges financières, c'est-à-dire afférentes aux emprunts contractés, retiennent l'attention. Sur un total de 52 709 millions de dépenses courantes, elles s'élèvent à 36 302 millions, soit 68,87 % du budget pour 1982, et représentent une augmentation de 7 % par rapport à 1981. Elles sont incompressibles.

Les transferts aux services publics passent de 2,7 millions à 6,2 millions.

Les frais de personnel n'augmentent que de 2 %.

Les frais de fonctionnement n'augmentent que de 5 %.

Tous ces éléments montrent la volonté du Gouvernement de diminuer les dépenses de l'Etat.

En ce qui concerne le personnel, aucun recrutement n'a eu lieu depuis le début de l'année. La règle et la situation étant ce qu'elles sont, je m'y suis plié en essayant de répartir le personnel existant selon les besoins.

En ce qui concerne les programmes d'investissements (voir annexes II à IV), il est clair que, pour rentabiliser les travaux déjà réalisés, il fallait achever ce qui est commencé. C'est ce que nous avons fait.

Pour atteindre la fin des réalisations programmées, il y aura encore des projets pour une dizaine d'années.

Ensuite, il n'y aura plus que des chantiers de petite importance ou d'entretien et d'amélioration.

On ne peut pas doubler les voies à l'infini. Certains trouvent qu'il y en a trop. Je pense pour ma part que ce qui a été fait était nécessaire et doit être achevé. C'est pourquoi d'ailleurs j'éprouve, pour un avenir à moyen terme, des inquiétudes pour la survie des grandes entreprises de travaux publics, si toutefois celles-ci ne cherchent pas de débouchés dans l'exportation. Au sein du département, une A. S. B. L. dénommée Belcotec s'efforce de les aider dans cette voie.

I. INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN

« Hoewel het tot september heeft geduurd vóór het Parlement, door omstandigheden gedwongen, de begroting 1982 van het Ministerie van Openbare Werken kan bespreken, is het toch zo dat de politiek die ik wil voeren, geen politiek is op jaarbasis. Om die reden heb ik een algemene nota laten opstellen die de grote lijnen weergeeft.

Die tekst, die hieronder volgt, bestaat uit vier delen, die betrekking hebben op de vier grote Besturen van het Ministerie van Openbare Werken : de wegen, de gebouwen, het bestuur van elektriciteit en elektromechanica en de waterwegen.

Elk van die vier delen geeft de richting aan die ik wil volgen op het Departement.

Samenvattend wil ik nochtans enkele woorden zeggen over elk deel afzonderlijk. Het is duidelijk dat de crisisperiode waarin wij leven, ons belangrijke beperkingen oplegt. De begrotingscijfers zijn de weerspiegeling daarvan.

De lopende uitgaven (titel I) 1982 tonen, in vergelijking met 1981, hoe belangrijk de besparingsinspanning is geweest (zie bijlage I).

De kredieten voor het onderhoud van de elektrische installaties zijn in 1982 gedaald tot 73 % van de aangepaste begroting voor 1981.

De kredieten voor het onderhoud van de waterwegen zijn gedaald tot 75 %.

De kredieten voor het onderhoud van de parken ten laste van het Groenplan zijn ongewijzigd gebleven.

Voor het onderhoud van de gebouwen, dat verwaarloosd werd, zal een bijzondere inspanning worden gedaan. De stijging van de kredieten bedraagt 56 % ten opzichte van 1981.

Aan de financiële lasten, d.w.z. die welke betrekking hebben op de aangegane leningen, wordt de nodige aandacht besteed. Op een totaal van 52 709 miljoen lopende uitgaven bedragen deze lasten 36 302 miljoen of 68,87 % van de begroting 1982; dit is een verhoging met 7 % ten opzichte van 1981. Ze kunnen niet verminderd worden.

De overdrachten naar de Openbare Diensten stijgen van 2,7 miljoen tot 6,2 miljoen.

De personeelskosten nemen slechts met 2 % toe.

De werkingskosten slechts met 5 %.

Al deze elementen wijzen op de wil van de regering om de staatsuitgaven te verminderen.

Inzake personeel werden er geen aanwervingen gedaan sinds het begin van dit jaar. Ik heb mij gevoegd naar de regels die de huidige toestand noodzakelijk maakt en ik heb het bestaande personeel verdeeld volgens de behoeften.

Wat de investeringsprogramma's betreft (zie bijlagen II tot IV) is het duidelijk dat, om de gerealiseerde werken te doen renderen, het noodzakelijk is om te voltooien hetgeen reeds begonnen was. Dat hebben wij gedaan.

De realisatie van al de geplande projecten zal nog een tiental jaren vergen. Nadien zullen nog slechts werken van minder belang, alsmede verbeterings- en onderhoudswerken overblijven.

Men kan de wegen niet tot in het oneindige blijven verdubbelen. Sommigen vinden het nu al welletjes. Persoonlijk meen ik dat hetgeen gedaan werd, noodzakelijk was en ook voltooid moet worden. Op halflange termijn maak ik mij zorgen voor de overlevingskansen van onze grote ondernemingen van openbare werken, als zij tenminste hun heil niet zoeken in de uitvoer. De bij het departement opgerichte v. z. w. Belcotec steunt hen daarbij.

Au titre II du budget (dépenses de capital), le total est passé de 59 371 en 1981 à 55 871 millions en 1982, soit une chute de 6 %.

Les crédits affectés aux routes ont diminué de 2 % dans l'ensemble du budget, tout en représentant encore (avec 22 450 millions) 40 % des investissements du département mais 14 % de moins qu'en 1981.

Les voies hydrauliques ont progressé, passant de 40 % à 47 % du budget, soit 26 131 millions (12 % de plus qu'en 1981).

Le poste relatif aux bâtiments a diminué de 2 740 millions, soit 30 % de moins qu'en 1981.

Les autres investissements ont diminué de 700 millions. Il faut souligner que ces chiffres ne comprennent pas les crédits de la tranche sélective qui figurent au budget du Premier Ministre.

Ces derniers crédits doivent être affectés à des réalisations qui répondent aux critères suivants :

- 1) promouvoir les technologies de pointe;
- 2) donner aux entreprises belges une vitrine pour l'étranger;
- 3) soutenir les P. M. E. performantes.

Sur ces crédits et en plus de ceux qui figurent à mon budget, une somme de 2 181 millions a été attribuée à des projets « travaux publics », dont :

- 1 355 millions pour la construction de la Berendrechtsluis;
- 270 millions pour la restauration de la cathédrale Saint-Michel à Bruxelles;
- 350 millions pour le recyclage et la protection de l'environnement dans le secteur routier;
- 131 millions pour l'administration de l'électricité et de l'électromécanique;
- 75 millions pour le matériel ponts.

Ces chiffres ne figurent pas dans les pourcentages que je viens d'évoquer.

Je veux cependant insister sur le fait que, lors de mon arrivée, j'ai trouvé une masse de plus de 3 500 litiges que je m'efforce de régler. Certains datent des années 1960. J'ai, pour ce faire, institué une commission des litiges composée de fonctionnaires en présence de l'Inspection des Finances et de la Cour des Comptes. J'espère qu'elle viendra à bout de cette montagne.

D'autre part, nous avons déjà pu réformer le système de l'agrégation des entreprises après une longue concertation avec le secteur concerné, qui demandait ces modifications depuis des années.

Le départ de certains pans entiers de notre administration vers les régions (urbanisme — logement — travaux subsidiés) à la suite de la loi sur les réformes institutionnelles est réalisé, réduisant d'autant l'importance du département.

A. ROUTES

Les effets de la crise économique sur les finances de l'Etat se font de jour en jour plus durement sentir. Dans de telles circonstances, le budget du département des Travaux publics et celui des routes en particulier ne subissent aucun relèvement par rapport à celui de l'année précédente.

In titel II van de begroting (kapitaalsuitgaven) is het zo dat in 1981 het totaal 59 371 miljoen bedroeg tegenover 55 871 miljoen in 1982, dus een vermindering met 6 %.

De kredieten voor de wegen werden over de hele begroting verminderd met 2 % maar ze vertegenwoordigen toch een bedrag van 22 450 miljoen, hetgeen 40 % van de investeringen van het departement betekent. Dit is niettemin 14 % minder dan in 1981.

De kredieten voor de waterwegen stijgen van 40 % tot 47 % van de begroting, d.i. tot een bedrag van 26 131 miljoen, wat 12 % meer is dan in 1981.

De kredieten voor de gebouwen dalen met 2 740 miljoen, d.i. 30 % minder dan in 1981.

De overige investeringen zijn verminderd met 700 miljoen.

Hierbij dient onderstreept te worden dat deze cijfers niet de kredieten van de selectieve tranche bevatten die op de begroting van de Eerste Minister voorkomen.

Deze laatste kredieten zijn bestemd voor realisaties die aan volgende criteria voldoen :

- 1) de spitstechnologie bevorderen;
- 2) aan Belgische ondernemingen een mogelijkheid geven op werken in het buitenland;
- 3) de K. M. O.'s met een sterke concurrentiepositie steunen.

Van deze kredieten werd, naast die welke op mijn begroting zijn uitgetrokken, een som van 2 182 miljoen toegekend aan projecten in verband met « Openbare werken », waaronder :

- 1 355 miljoen voor de bouw van de Berendrechtsluis;
- 270 miljoen voor de restauratie van de Sint-Michielskathedraal te Brussel;
- 350 miljoen voor de omschakeling en de bescherming van het leefmilieu op het gebied van het wegvervoer;
- 131 miljoen voor het bestuur van elektriciteit en elektromechanica;
- 75 miljoen voor havenmaterieel.

Die bedragen komen niet voor in de percentages die ik zoeven vermeld heb.

Ik wil nochtans de nadruk leggen op het feit dat bij mijn ambtsaanvaarding ik niet minder dan 3 500 geschillendossiers aangetroffen heb, waaraan ik een oplossing wil geven. Sommige dateren van in de zestiger jaren. Ik heb, om dit doel te bereiken, een geschillencommissie in het leven geroepen die samengesteld is uit ambtenaren, bijgestaan door de Inspectie van Financiën en het Rekenhof. Ik hoop dat zij er zullen in slagen dit reusachtige werk af te krijgen.

Voorts werd de regeling van de erkenning van de ondernemingen aangepast en wel na lang overleg met de betrokken sector, die al jaren op die wijzigingen aandrong.

De overheveling van ganse afdelingen van mijn administratie naar de gewesten (stedebouw, huisvesting, gesubsidieerde werken) tengevolge van de wet tot hervorming van de instellingen is thans een feit. Op die manier wordt het belang van het Departement evenwel gereduceerd.

A. WEGEN

De gevolgen van de economische crisis voor de Rijksfinanciën doen zich van dag tot dag steeds harder gevoelen. In die omstandigheden vertoont de begroting van het departement van Openbare Werken en die van de Wegen in het bijzonder, geen enkele groei ten opzichte van het voorbije jaar.

Le Gouvernement tente d'équilibrer son budget, en réalisant des économies dans tous les secteurs.

Malgré la densité importante de son réseau routier et autoroutier, notre pays a encore des besoins considérables à combler dans ce domaine, ne fût-ce que pour l'achèvement des projets qui ont déjà reçu un début de réalisation.

De toute manière, pour tout nouveau projet, une étude de trafic et un calcul de rentabilité seront réalisés afin de garantir l'utilisation optimale des deniers publics.

Enfin, l'administration a été sensibilisée à la recherche constante d'économies d'énergie par le choix judicieux des techniques et des matériaux à utiliser.

L'ensemble des projets du programme physique sera réparti cette année en un programme de base (21 850 millions) et un programme sélectif (2 000 millions) destiné à compenser la réduction des crédits d'entretien.

Le programme de base est limité aux investissements classiques. 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.

Le programme sélectif reprendra l'ensemble des petits travaux (précédemment article 533.06) destinés entre autres à assurer la sécurité des usagers.

Les projets de ce programme doivent répondre aux objectifs suivants :

- promotion des technologies nouvelles;
- économie d'énergie;
- économie sur les entretiens ultérieurs;
- utilisation d'une main-d'œuvre importante.

Seront donc repris dans cette tranche sélective les catégories de travaux suivantes : pistes cyclables, plantations, murs anti-bruit, chantiers expérimentaux, aménagements de carrefours, glissières de sécurité, orniérage, remise en état des ouvrages d'art, redressement de virages et autres travaux visant à améliorer la sécurité des usagers.

Le programme de base et le programme sélectif seront chacun assortis d'un programme de réserve.

1. Programme de base

a) *Achèvement des grands projets*

Comme dans les budgets précédents, un des objectifs principaux poursuivis est l'achèvement des grands travaux autoroutiers et des routes expresses.

Il y a lieu en effet de rentabiliser au plus tôt les investissements déjà consentis sur certains itinéraires en permettant leur utilisation par l'ensemble du trafic pour lequel ils ont été dimensionnés.

Aussi des crédits importants ont-ils été réservés pour la poursuite ou l'achèvement des 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;

De Regering tracht haar begroting sluitend te maken door op alle sectoren te besparen.

Ondanks de dichtheid van het wegen- en autosnelwegen-net, moet ons land nog aanzienlijke noden op dit vlak lenigen, al was het maar ter voltooiing van de reeds aangevatte werken.

Wat er ook van zij, voor elk nieuw project zullen een verkeersstudie en een rentabiliteitsberekening worden gemaakt met het oog op een optimaal gebruik van de overheidsgelden.

Ten slotte streeft het Bestuur onverpoosd naar energiebesparingen door een oordeelkundige keuze van de technieken en de aan te wenden materialen.

Alle projecten van het fysische programma zullen dit jaar worden onderverdeeld in een basisprogramma (21 850 miljoen) en een selectief programma (2 000 miljoen) bestemd om de vermindering van de onderhoudskredieten te compenseren.

Het basisprogramma is beperkt tot de klassieke investeringen. Elk project zal behoorlijk worden gerechtvaardigd op basis van de volgende criteria :

- regerings- of ministeriële beslissingen uit het verleden;
- na te komen wettelijke verplichtingen;
- rentabilisering van reeds gedane investeringen;
- technische of economische argumenten.

Het selectieve programma zal alle kleine werken (het vroegere artikel 533.06) omvatten, onder andere om de veiligheid van de weggebruikers te vrijwaren.

De ontwerpen van dit programma moeten aan de volgende doelstellingen beantwoorden :

- bevordering van nieuwe technologieën;
- energiebesparing;
- besparingen op later onderhoud;
- arbeidsintensieve werken.

De volgende categorieën van werken zullen dus worden opgenomen in deze selectieve tranche : fietspaden, beplantingen, geluidswerende schermen, experimentele werven, inrichting van kruispunten, stootbanden, spoorvorming, herstelling van kunstwerken, rechte trekking van bochten en andere werken met het oog op een verhoging van de veiligheid van de weggebruikers.

Zowel voor het basis- als voor het selectieve programma zal er een reserveprogramma worden opgemaakt.

1. Basisprogramma

a) *Voltooiing van grote projecten*

Zoals in de voorgaande begrotingen is één van de voornaamste nagestreefde doeleinden de voltooiing van de grote autosnelwegen- en expresswegenwerken.

Inderdaad, de reeds gedane investeringen voor bepaalde wegen moeten zo spoedig mogelijk worden gerentabiliseerd; ze moeten kunnen worden gebruikt voor al het verkeer waarvoor ze werden aangelegd.

Belangrijke kredieten werden ook voorbehouden voor de voortzetting of de voltooiing van de volgende wegen :

- de autosnelwegen E9 - E40 die naast hun internationale roeping ook al het verkeer moeten opvangen in de streek van de Ardennen, waar grote infrastructuur eerder zeldzaam voorkomen;

- le grand ring de Charleroi qui est en voie d'achèvement;
- l'autoroute A17 Tournai-Courtrai qui est pratiquement terminée;
- le ring de Mons et les routes expresses 744 Charleroi-Erquelines, 634 Binche-Le Rœulx, 226 Nivelles-Wavre et 795 Villers-le-Bouillet-Soheit-Tinlot;
- le ring de Bruxelles, achèvement de l'échangeur de Grand-Bigard;
- l'autoroute A2, notamment le contournement de Louvain;
- les autoroutes A17 Courtrai-Bruges et A19 Courtrai-Ypres;
- l'amélioration de l'A13 Anvers-Liège;
- la R.N. 746, contournement de Menin;
- le petit ring de Gand;
- les travaux communs route-métro à Bruxelles sur l'axe place Rogier-Basilique de Koekelberg.

b) Modernisation du réseau existant

Comme dans le budget pour 1981, 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.

Il est démontré en effet qu'un renforcement réalisé en temps utile permet de prolonger de manière considérable la durée de vie de la chaussée.

Le fait de mettre l'accent sur l'aménagement de l'infrastructure existante permettra donc de réaliser, à long terme, des économies.

2. Programme sélectif

a) Emploi

Un autre 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 stagnation du budget global.

b) 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 rencontrer deux des objectifs du programme sélectif, à savoir participer à l'effort d'économie d'énergie et favoriser des travaux à taux de main-d'œuvre élevé.

Depuis plusieurs années déjà, des crédits importants ont été prévus chaque année pour la construction d'un réseau cyclable. Il faut reconnaître que ces crédits n'ont pas toujours pu être complètement utilisés. Il y a à cela plusieurs raisons :

- les pistes cyclables situées en bordure des routes de l'Etat nécessitent un grand nombre d'emprises de petites dimensions, donc un travail considérable pour le Comité d'Acquisition;
- dans certaines régions (en Ardenne notamment), la largeur totale de l'assiette est déjà utilisée par la voirie et la construction d'une piste cyclable est quasi impossible;

- de grote ring rond Charleroi die zijn voltooiing nadert;

- de autosnelweg A17 Doornik-Kortrijk die nagenoeg is voltooid;

- de ring rond Bergen en de expresswegen 744 Charleroi-Erquelines, 634 Binche-Le Rœulx, 226 Nijvel-Waver en 795 Villers-le-Bouillet-Soheit-Tinlot;

- de ring rond Brussel, voltooiing van het klaverblad te Groot-Bijgaarden;

- de autosnelweg A2, met name de omleiding rond Leuven;

- de autosnelwegen A17 Kortrijk-Brugge en A19 Kortrijk-Ieper;

- de verbetering van de A13 Antwerpen-Luik;

- R. W. 746, omleiding rond Menen;

- de kleine ring rond Gent;

- de gemeenschappelijke metro- en wegenwerken te Brussel op de as Rogierplein-Basiliek van Koekelberg.

b) Modernisering van het bestaande net

Zoals in de begroting 1981, weerspiegelen de kredieten een duidelijke heroriëntering van de activiteiten naar de modernisering van het bestaande net.

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

Het staat immers vast dat een tijdig uitgevoerde versteviging de levensduur van een weg aanzienlijk verlengt.

Door de klemtoon te leggen op de verbetering van de bestaande infrastructuur zal men op lange termijn aanzienlijke besparingen kunnen realiseren.

2. Selectief programma

a) Werkgelegenheid

Een ander voordeel van de verschuiving van de kredieten naar een aantal « kleine werken » is het belangrijke arbeidsintensieve karakter ervan.

Op deze wijze zal de wegenbegroting kunnen bijdragen tot het behoud van de werkgelegenheid, ondanks de stagnering van de globale begroting.

b) Fietspaden

Een kernpunt in het wegenbeleid blijft de aanleg van fietspaden. Daardoor wordt het mogelijk twee doelstellingen van het selectieve programma te verwezenlijken, met name : deelnemen aan de inspanningen op het stuk van energiebesparing en het uitvoeren van arbeidsintensieve werken bevorderen.

Reeds verschillende jaren werden aanzienlijke kredieten uitgetrokken voor de aanleg van een fietspadennet. Men moet evenwel erkennen dat deze kredieten niet steeds volledig werden gebruikt. Hiervoor zijn verscheidene redenen :

- de langs de rijkswegen gelegen fietspaden vereisen een groot aantal onteigeningen van kleine omvang; dit betekent aanzienlijk werk voor het Comité van Aankoop;

- in bepaalde streken (de Ardennen bijvoorbeeld) wordt de totale breedte van de wegen reeds volledig ingenomen door de weg zelf, zodat de aanleg van een fietspad nagenoeg onmogelijk wordt;

Ces travaux de remise en état d'ouvrages d'art nécessiteront eux aussi une main-d'œuvre importante et, de plus, ils permettront une réduction des frais d'entretien ultérieurs.

f) *Préservation de l'environnement*

Consciente de la gêne que toute nouvelle infrastructure routière provoque pour l'environnement immédiat, l'administration des routes veille plus que jamais à intégrer le mieux possible les travaux dans le cadre naturel.

C'est la raison pour laquelle, comme en 1981, une part du programme sélectif est consacrée à la construction de murs antibruit et à la réalisation de plantations.

Par souci d'économie, ces dernières seront toutefois limitées au strict nécessaire.

Toute nouvelle voirie fait d'ailleurs l'objet d'une étude par la Commission d'écologie créée en 1976 au sein du département et qui s'applique à rechercher les meilleures formules pour insérer les voiries dans leur environnement sans abîmer les paysages ou la flore.

3. Suppression des intercommunales autoroutières

Parmi les mesures d'assainissement décidées par le Gouvernement figure la suppression des intercommunales autoroutières au 1^{er} janvier 1982.

Cette mesure, dictée par le souci de réaliser des économies de fonctionnement, trouve sa justification dans le fait que la plupart des intercommunales ont pratiquement achevé la mission qui leur avait été confiée initialement.

Le réseau autoroutier est largement construit et l'impulsion que l'on attendait de la part des intercommunales ne semble plus indispensable à l'heure actuelle.

Il faut souligner que celles-ci ont toujours rempli leur tâche avec efficacité et compétence.

Si l'Etat peut à présent se passer de leur concours, c'est qu'elles ont depuis leur création suffisamment œuvré pour permettre un achèvement des projets sans risque de retard par rapport au délai prescrit.

Le budget du Fonds des Routes pour 1982 comporte un volet « Intercommunales » dont les crédits sont égaux aux dotations de celles-ci en 1981.

Aucun risque de ralentissement des travaux n'est donc à craindre dans ce domaine.

* * *

Ce budget est marqué du sceau de l'austérité. Toutefois, la réduction des normes en matière de dimensionnement géométrique et structurel permettra de répondre dans les grandes lignes aux besoins, tout en préservant la sécurité des usagers.

Les réductions budgétaires entraîneront tout au plus une certaine diminution du confort, ce qui, dans le contexte économique actuel, doit être considéré comme une concession minimum.

B. REGIE ET ADMINISTRATION DES BATIMENTS

La Régie des Bâtiments, en tant qu'institution parastatale de catégorie A, gère actuellement, sous 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

Deze herstellingswerken zijn zeer arbeidsintensief en maken het bovendien mogelijk de latere onderhoudskosten te drukken.

f) *Behoud van het leefmilieu*

Het bestuur der wegen is zich wel bewust van de hinder die elke nieuwe wegeninfrastructuur met zich brengt voor het omringende leefmilieu en waakt er dan ook meer dan ooit voor de werken zo goed mogelijk te doen passen in het natuurlijke kader.

Daarom wordt, zoals in 1981, een gedeelte van het selectieve programma gewijd aan de bouw van geluidwerende schermen en het aanbrengen van beplantingen.

Zuinigheidshalve zullen deze laatste evenwel tot het strikt noodzakelijke worden beperkt.

Elke nieuwe weg maakt het voorwerp uit van een studie door de Ecologische Commissie, die in 1976 bij het Departement werd opgericht; die commissie heeft tot doel nieuwe formules te bestuderen voor de aanleg van wegen in het bestaande leefmilieu zonder afbreuk te doen aan het landschap of de plantengroei.

3. Afschaffing van de intercommunales voor autosnelwegen

Onder de saneringsmaatregelen waartoe de Regering heeft besloten, komt ook de afschaffing van de intercommunales voor de autosnelwegen vanaf 1 januari 1982 voor.

Deze maatregel, ingegeven door de wil om op de werkskosten te besparen, is gerechtvaardigd door het feit dat de opdracht van die intercommunales nagenoeg is voltooid.

Het autowegennet is grotendeels aangelegd en de impuls die diende uit te gaan van de intercommunales, is op dit ogenblik niet meer onontbeerlijk.

Er zij echter onderstreept dat zij hun taak steeds doeltreffend en met grote bekwaamheid hebben vervuld.

Indien de Staat hun medewerking nu niet meer nodig acht, is het omdat zij zich sedert hun oprichting hebben ingespannen om de projecten te voltooien, zonder gevaar voor vertraging ten opzichte van de opgelegde termijn.

De begroting van het Wegenfonds voor 1982 bevat een onderdeel « Intercommunales » waarvan de kredieten dezelfde zijn als de dotaties voor 1981.

Er moet dus niet worden gevreesd dat de werken daarvoor vertraging zullen oplopen.

* * *

Deze begroting draagt de stempel van de versoering. Nochtans zal de verlaging van de normen op het vlak van de geometrische en structurele afmetingen het mogelijk maken in grote lijnen te voldoen aan de behoeften, waarbij vooral wordt gelet op de veiligheid van de weggebruikers.

De budgettaire beperkingen zullen ten hoogste een zekere vermindering van het comfort inhouden, wat in de huidige economische context als een bijzonder kleine inspanning moet worden aangemerkt.

B. REGIE EN BESTUUR DER GEBOUWEN

De Regie der Gebouwen, als parastatale instelling van categorie A, beheert onder toezicht 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 begroting

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. et de B. L. O. S. O., des centres P. M. S., de la Régie des Transports maritimes e.a.

Enfin, la Régie s'occupe de la location et de l'entretien de $\pm 2\,300$ immeubles occupés par les services cités ci-dessus.

L'Administration des Bâtiments quant à elle 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 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 mesures prises actuellement seront poursuivies afin de :

- continuer à adapter les logements des éclusiers et barragistes, des gardes forestiers, des gendarmes e.a.;

- continuer à moderniser les prisons;

- construire des justices de paix et de nouvelles casernes de la gendarmerie;

- construire des centres des Finances en vue d'un fonctionnement efficace des services du Département des Finances, permettant de faire évacuer progressivement les nombreux bâtiments pris en location pour lesdits services;

- 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 d'énergie efficace par l'adaptation des bâtiments de l'Etat existants et imposer des exigences sévères pour la nouvelle construction.

c) Lors de la réalisation de nouvelles constructions, l'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. L'on s'efforcera également d'intégrer le bâtiment dans son environnement en prêtant attention à sa situation dans la ville, le village et le paysage.

De plus, l'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 et compte tenu des crédits d'entretien disponibles, les mesures nécessaires sont prises pour que les services de l'Etat soient logés dans des locaux appropriés. La Régie des Bâtiments essaie, en tant que « bon père de famille », de conserver son patrimoine en parfait état et veillera à ce que les travaux d'entretien urgents soient exécutés par priorité.

gen van de respectieve departementen, gebouwen en instellingen op voor de huisvesting van de rijkspsychiatrische 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.

Tenslotte houdt de Regie zich bezig met de verhuring en het onderhoud van $\pm 2\,300$ gebouwen bezet door hogervermelde diensten.

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

1. Algemene doelstellingen

a) Evenals tijdens de vorige dienstjaren zal het beleid der gebouwen erop gericht zijn te komen tot een stabilisering, zelfs een vermindering van de inhuurnemingen door eventuele aankoop van gebouwen, maar vooral door het bevorderen van nieuwbouw. Tevens zal er bij het vervallen van belangrijke huurcontracten naar gestreefd worden voordeliger huurvoorwaarden te bekomen, waardoor meer besparingen kunnen worden verkregen.

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

- het logies van sluis- en dijkwachters, boswachters, rijkswachters e.d. verder aan te passen;

- de gevangenissen verder te moderniseren;

- vredegerichten en nieuwe rijkswachtkazernes te bouwen;

- Financiecentra op te richten voor een dergelijke werking van de diensten van het Departement van Financiën, waardoor tevens talrijke voor deze diensten ingehuurd gebouwen geleidelijk zullen kunnen worden verlaten;

- nieuwe rijksadministratieve centra op te richten of te voltooiën waardoor de staatsdiensten zullen kunnen worden gehergroepeerd en hier eveneens ingehuurd gebouwen zullen kunnen worden opgezegd;

- een degelijk energiebeleid te voeren door de bestaande rijksgebouwen aan te passen en strenge eisen te stellen bij de nieuwbouw.

c) Bij het oprichten van deze nieuwbouw zal ernaar gestreefd worden de bebouwde oppervlakte zoveel mogelijk te benutten, alle overbodige luxe uit te schakelen en geen afbreuk te doen aan het leefmilieu.

Met dit doel voor ogen wordt de studie 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 geklasseerde gebouwen en andere oude te bewaren gebouwen wordt speciale aandacht geschonken.

De conceptie van de bouwwijze 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, het dorp en het landschap.

Verder zullen die materialen worden aangewend die eigen zijn aan de streek, waardoor de werkgelegenheid ter plaatse zal worden aangewakkerd.

d) Wat het onderhoud van de gebouwen betreft, wordt in de mate van de beschikbare onderhoudskredieten, verder geijverd opdat de Staatsdiensten in degelijke lokalen gehuisvest worden. De Regie der Gebouwen tracht als een « goede huisvader » haar bezit in een degelijke staat te behouden en zal ervoor waken dat de meest dringende onderhoudswerken bij voorrang worden uitgevoerd.

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 nécessaire, remplacement de revêtement dangereux par des matériaux ignifuges. En outre, l'on tente d'adapter progressivement les bâtiments existants aux besoins des handicapés.

2. Politique d'énergie

Une importance primordiale sera accordée au fait que tous les bâtiments de l'Etat, à construire, répondent aux exigences de la norme B62-301 (K 80) prévoyant une isolation thermique efficace. En outre, l'on procèdera 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 »);
- par l'utilisation d'un « toit énergétique » combiné avec des pompes de chaleur;
- par la production d'eau chaude sanitaire.

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. Il s'agit du niveau K60 suivant NBN B62-301.

3. Objectifs les plus importants pour 1982

Voici les projets les plus importants relatifs aux bâtiments répartis sur les trois régions :

a) Région bruxelloise :

- poursuite du parachèvement de la Cité administrative de l'Etat à Bruxelles;
- travaux relatifs au logement du Ministère des Travaux Publics dans un immeuble-tour au quartier Nord;
- construction de bâtiments très importants pour les services des Communautés européennes à Bruxelles et d'une « section préparatoire » pour l'Ecole européenne à Uccle;
- logement de l'imprimerie des Finances;
- poursuite de la restauration du Palais de Justice;
- construction d'un bâtiment pour le Service technique de l'aéronautique (Communications) à Haeren;
- aménagement d'un centre de crises pour le Ministère de l'Intérieur;
- réalisation de travaux très importants pour la gendarmerie (caserne Geruzet - Etat-Major général et Légion mobile).

b) Région flamande :

- pour les Finances, construction de centres administratifs à Haacht et à Furnes et d'un garage important pour les Douanes à Anvers;

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 zulks nodig is, de vervanging van gevaarlijke bekledingen door vuurvaste materialen. Tevens wordt er verder geijverd opdat de bestaande gebouwen geleidelijk aangepast worden aan de behoeften van de gehandicapten.

2. Energiebeleid

Er zal bijzonder op gelet worden dat alle op te richten staatsgebouwen voldoen aan de verplichtingen van norm B62-301 (K 80), zodat een degelijke thermische isolatie bereikt wordt. Tevens zullen welbepaalde projecten worden uitgevoerd, die voorkomen in de selectieve begrotingstranche 1982, met alternatieve verwarmingssystemen, bv. :

- door inschakeling van zonneënergie al of niet in combinatie met warmtepompen;
- door toepassing van gelijktijdige opwekking van warmte en elektriciteit (« total energy »);
- door aanwending van een « energiedak », gekombineerd met een warmtepomp;
- door de productie van sanitair warm water.

Inzake energiebeleid werd bij ministerieel besluit van 23 maart 1981 bij het Ministerie van Openbare Werken een commissie voor Energiebesparing in de Overheidssector opgericht. De Regie der Gebouwen neemt actief deel aan de werkzaamheden van deze commissie en neemt onder meer het voorzitterschap en het secretariaat waar.

Ten slotte overweegt de Regie der Gebouwen de criteria te herzien in verband met het globale warmteïsolatieniveau van haar gebouwen. Er wordt gedacht aan niveau K 60 volgens NBN B62-301.

3. Voornaamste doelstellingen voor 1982

Hieronder volgen de belangrijkste projecten inzake gebouwen, verdeeld over de drie gewesten :

a) Brussels Gewest :

- de verdere afwerking van het Rijksadministratief Centrum te Brussel;
- de werken betreffende de huisvesting van het Ministerie van Openbare Werken in een torengedouw in de wijk van het Noordstation;
- de oprichting van zeer grote gebouwen voor de diensten van de Europese Gemeenschappen te Brussel en de bouw van een « voorbereidende afdeling » voor de Europese School te Ukkel;
- de huisvesting van de drukkerij van Financiën;
- de verdere restauratie van het Justitiepaleis;
- de oprichting van een gebouw voor de Technische Dienst der Luchtvaart (Verkeerswezen) te Haren;
- de inrichting van een Crisiscentrum voor Binnenlandse Zaken;
- zeer belangrijke werken voor de Rijkswacht (kazerne Geruzet-Generale Staf en Mobiel Legioen).

b) Vlaams Gewest :

- voor Financiën, de oprichting van administratieve centra te Haacht en te Veurne en van een grote garage voor de Douanen te Antwerpen;

- poursuite du parachèvement du nouveau Palais de Justice à Bruges et extension du Palais de Justice à Courtrai;
- parachèvement de travaux importants au musée de l'Afrique centrale à Tervuren;
- poursuite des travaux de restauration aux bâtiments du jardin botanique national à Meise et construction d'un pavillon pour la recherche agronomique (petit bétail) à Merelbeke;
- construction d'une antenne pour l'Institut d'Hygiène et d'Epidémiologie à Wilrijk;
- érection de bâtiments pour la gendarmerie à Oud-Heverlee, Tirlemont, Landen, Meerhout, Turnhout, Hasselt, Renaix, Gavere et construction d'une première tranche pour le groupe territorial à Bruges;
- construction de centres administratifs de l'Etat à Tirlemont, Wilrijk, Herck-la-Ville et Looz.

c) Région wallonne :

- construction, pour les Finances, de centres administratifs à Charleroi et Fosses;
- parachèvement des tranches en cours d'exécution à la prison à Lantin et construction de justices de paix à Chimay et Eghezée;
- érection d'un pavillon pour objecteurs de conscience à Ghlin;
- construction de nouvelles archives de l'Etat à Cointe;
- construction d'un pavillon pour phytopathologie (agriculture) à Gembloux;
- érection de sections et laboratoires pour l'Institut d'Hygiène et d'Epidémiologie à Wandre et Jambes;
- construction de bâtiments pour la gendarmerie à Péruwelz, Marchienne, Theux, Waremme, Bouillon et Somme-Leuze;
- parachèvement de centres administratifs à Mons et Liège et construction d'un centre administratif à Marche.

C. ADMINISTRATION DE L'ELECTRICITE ET DE L'ELECTROMECHANIQUE

Les crédits de cette administration sont prévus à l'article 73.15 du budget des Travaux publics et 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 ouvrages situés sur les cours d'eau;
- du Fonds des Routes pour les tunnels routiers.

Son programme est défini par celui des administrations ou organismes précités. Parmi les grandes études à poursuivre ou à entamer en 1982, il convient de citer :

- la porte tempête sur l'Escaut à Oosterweel;
- le rachat de la chute de 73 m sur le canal du centre à Strépy;
- l'équipement du barrage-écluse moderne à Grands-Malades;

- de la verdere voltooiing van het nieuwe rechtsgebouw te Brugge en uitbreiding van het rechtsgebouw te Kortrijk;
- de voltooiing van grote werken aan het Museum voor Midden-Afrika te Tervuren;
- de verdere restauratiewerken aan de gebouwen van de Rijksplantentuin te Meise en de oprichting van een paviljoen voor Landbouwkundig Onderzoek (kleinvee) te Merelbeke;
- de oprichting van een afdeling voor het Instituut voor Hygiëne en Epidemiologie te Wilrijk;
- de gebouwen van de rijkswacht te Oud-Heverlee, Tienen, Landen, Meerhout, Turnhout, Hasselt, Ronse, Gavere en de uitvoering van een eerste tranche voor de Territoriale Groep te Brugge;
- de rijksadministratieve centra te Tienen, Wilrijk, Herck-de-Stad en Borgloon.

c) Waals Gewest

- voor Financiën, de oprichting van administratieve centra te Charleroi en Fosses;
- de afwerking van de in uitvoering zijnde tranches van de gevangenis te Lantin en de oprichting van vrederechten te Chimay en Eghezée;
- het paviljoen voor wetensbezwaarden te Ghlin;
- de oprichting van een nieuw rijksarchief te Cointe;
- het paviljoen voor fytopathologie (Landbouw) te Gembloux;
- afdelingen en laboratoria voor het Instituut voor Hygiëne en Epidemiologie te Wandre en Jambes;
- gebouwen van de rijkswacht te Peruwelz, Marchienne, Theux, Waremme, Bouillon en Somme-Leuze;
- de afwerking van de administratieve centra te Bergen en Luik en de oprichting van een administratief centrum te Marche.

C. BESTUUR VOOR ELEKTRICITEIT EN ELEKTROMECHANICA

De kredieten voor dit bestuur zijn uitgetrokken op artikel 73.15 van de begroting van Openbare Werken en op artikel 533.03 van de begroting van het Wegenfonds.

De activiteiten van het Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica bestrijken vooral de volgende technische domeinen :

1. Elektromechanische uitrusting voor kunstwerken

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

- het Bestuur der Waterwegen, voor wat betreft kunstwerken op waterlopen;
- het Wegenfonds, voor wat betreft wegentunnels.

Zijn programma wordt bepaald door dat van de voornoemde diensten en instellingen. Onder de voort te zetten of nieuw aan te vangen grote studies in 1982 verdienen te worden geciteerd :

- de stormvloedkering op de Schelde te Oosterweel;
- het overwinnen van het verval van 73 m op het Centrumkanaal te Strépy;
- de uitrusting van een moderne stuwsuis te Grands-Malades;

- l'équipement d'une centrale hydroélectrique à Grands-Malades;
- le tunnel de Kallo;

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

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

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, etc.

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 l'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.

5. Installations électriques dans les bâtiments

1) Introduction

Les activités de l'A.E.E. en ce qui concerne les équipements électriques et électromécaniques des bâtiments sont liés à ceux de la Régie des Bâtiments.

Les équipements comportent en général au moins :

- une installation d'éclairage, d'éclairage de secours et de prise de courant;
- une installation téléphonique automatique;
- une installation d'ascenseurs.

- de l'équipement d'une centrale hydroélectrique à Grands-Malades;
- le tunnel de Kallo;

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

Daarnaast waakt dit bestuur vanzelfsprekend over het verdere beheer van de reeds aan de gang zijnde werken.

2. Mechanische en elektrische uitrusting op het wegen- en autowegennet

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

Deze uitgaven zijn ten laste van het Wegenfonds.

3. Elektrische en mechanische uitrusting in gebouwen

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

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

4. Installaties voor afstandsbediening en -meting, teletransmissie en informatie

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

- de beheersing van de oppervlakte-wateren ter voorkoming van overstromingen, het voorzien in een voldoende diepgang voor de scheepvaart en in een optimaal gebruik van onze waterreserves;

- de regeling van het wegvervoer met een beter gebruik van de beschikbare wegen en een vlot verkeer;

- de coördinatie van de seininstallaties binnen de grote agglomeraties met het oog op een vlot verkeer en besparing op het brandstofverbruik;

- de afstandsbediening van de wegverlichting, ten einde die in- en uit te schakelen naar gelang van de plaats, het tijdstip, de verkeersdichtheid en de lokale weersomstandigheden, met het oog op meer wegveiligheid en een minimum energieverbruik;

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

5. Elektrische installaties in de gebouwen

1) Inleiding

Op het gebied van de elektrische en elektromechanische uitrusting van de gebouwen zijn de activiteiten van het B. E. E. gekoppeld aan die van de Regie der Gebouwen.

De uitrusting omvat doorgaans ten minste :

- een installatie voor verlichting, noodverlichting en stroomafname;
- een automatische telefooninstallatie;
- een liftinstallatie.

Un ou plusieurs équipements particuliers tels que la détection d'incendie, l'installation d'interphonie, de traduction simultanée, de T. V. en circuit fermé, de protection antivol ou d'effraction, de paratonnerres, etc. peuvent s'y ajouter.

2) Programme d'investissement

Suivant la comptabilité, le coût de l'ensemble des équipements électriques et électromécaniques d'un bâtiment doit être estimé de 12 à 16 % du prix de revient total du bâtiment, y compris les équipements et la finition. Ces dernières années, le montant total annuel de celui-ci est à charge du budget de la Régie des Bâtiments et se situe aux environs de 850 millions de F.

3) Programme de renouvellement

Afin de conserver la valeur du patrimoine en équipements électriques et électromécaniques des bâtiments de l'Etat, un programme pour le renouvellement systématique de ceux-ci a été entamé.

Le montant total annuel de celui-ci se situe aux environs de 100 millions de F.

4) Conclusion — Economies

1) Crédits d'investissement

En vue de la réalisation d'équipements rationnels et économiques dans les bâtiments de l'Etat, deux matrices fixant la composition de ces équipements respectivement par type de bâtiment ou de local, ont été dressées par l'A. E. E.

Avant d'être mises en pratique, ces deux matrices seront discutées avec la Régie des Bâtiments.

Dans un stade ultérieur, cette structure générale sera complétée par de nouvelles normes à suivre dans la conception des diverses installations composantes.

2) Consommation d'énergie

En ce qui concerne l'économie d'énergie dans les bâtiments, l'A. E. E. a établi des prescriptions adaptées pour l'utilisation de lampes fluorescentes tubulaires d'un rendement lumineux supérieur d'une part et d'appareils d'éclairage d'un rendement photométrique plus élevé, d'autre part.

A partir de 1982, ces prescriptions seront d'application générale de sorte que 30 % de la consommation d'énergie électrique seront économisées dans les installations mises en service en 1982 et après.

De plus, une séparation plus avancée des circuits d'éclairage de ces installations est envisagée, de manière qu'il soit possible de n'allumer que les appareils nécessaires à l'éclairage des surfaces de travail sans que d'autres ne soient allumés en même temps. L'application de cette mesure impose normalement une discipline aux occupants du bâtiment qui non seulement doivent supprimer les appareils d'éclairage non utilisés mais aussi différents appareils électriques. Les expériences acquises dans les bâtiments occupés par l'A. E. E. elle-même ont révélé que pareilles mesures permettent de diminuer de moitié la consommation d'énergie électrique. En conséquence, on ne peut mettre assez l'accent sur la nécessité de l'application des instructions données à ce sujet.

D'autres techniques basées sur une commande centralisée des équipements sont actuellement à l'étude et pourront sans doute être appliquées d'ici peu. Elles sont déjà étudiées et prévues dans de grands complexes en construction mais

Daarbij komen doorgaans een of meer volgende bijzondere uitrustingen, zoals branddetectie, interfonie, simultaanvertaling, T. V. in gesloten kring, inbraak- of uitbraakbeveiliging, bliksemafleiders enz.

2) Investeringsprogramma

Naargelang van de complexiteit dient de uitgave voor de hele elektrische en elektromechanische uitrusting van een gebouw geraamd te worden tussen 12 en 16 % van de totale kostprijs van het gebouw, afwerking en uitrusting inbegrepen. De laatste jaren ligt het totale jaarlijkse bedrag ervan ten laste van de begroting van de Regie der Gebouwen rond 850 miljoen F.

3) Vernieuwingsprogramma

Ten einde de waarde van het bezit aan elektrische en elektromechanische voorzieningen in de Staatsgebouwen in stand te houden, werd een programma voor stelselmatige vernieuwing ervan op touw gezet.

Het totale jaarlijkse bedrag ervan schommelt rond 100 miljoen F.

4) Nabeschouwing — Besparingen

1) Investeringskredieten

Met het oog op een zuinige en rationele uitrusting van de rijksgebouwen werden door het B. E. E. twee modellen opgesteld die de algemene samenstelling van deze uitrusting respectievelijk per type van gebouw of van lokaal bepalen.

Vooraleer in werking gesteld te worden, zal over deze modellen overleg worden gepleegd met de Regie der Gebouwen.

In een later stadium zal deze algemene structuur aangevuld worden met de na te leven nieuwe normen bij de conceptie van de diverse samenstellende installaties.

2) Energieverbruik

Inzake de besparing van energie in de gebouwen werden door het B. E. E. aangepaste voorschriften opgesteld voor het gebruik van fluorescente buislampen met een hoger lichtrendement en van verlichtingstoestellen met een verhoogd fotometrisch rendement.

Deze voorschriften zullen algemeen van toepassing zijn vanaf 1982, zodat tot 30 % bespaard zal worden op het verbruik aan elektrische energie voor de installaties aangelegd in 1982 en later.

Daarenboven wordt gestreefd naar een meer doorgedreven scheiding van de verlichtingskringen van de installaties, zodat het mogelijk is alleen die toestellen te gebruiken die voor de verlichting van het werkoppervlak nodig zijn, zonder er gelijktijdig ook andere aan te steken. De toepassing ervan vergt evenwel normaal een zekere tucht vanwege de in het gebouw aanwezige personeelsleden, die niet alleen de verlichtingstoestellen waarvan geen gebruik gemaakt wordt, maar ook diverse elektrische toestellen dienen uit te schakelen. De ervaring opgedaan in gebouwen bezet door de diensten van het B. E. E. zelf, heeft aangetoond dat door dergelijke maatregelen het verbruik aan elektrische energie met de helft kan worden verminderd. Er kan dus niet genoeg de nadruk worden gelegd op de noodzaak de richtlijnen in dat verband toe te passen.

Andere op een gecentraliseerde bediening van de uitrusting gebaseerde technieken zijn op dit ogenblik in studie genomen en zullen ongetwijfeld binnenkort toegepast kunnen worden. Zij zijn reeds bestudeerd en gepland in grote in

le problème de leur emploi dans des bâtiments existants est plus difficile à résoudre.

D. ADMINISTRATION DES VOIES HYDRAULIQUES

1. Dépenses de capital

Les travaux qui ont été inscrits au programme de 1982 consistent essentiellement en la continuation de travaux de modernisation en cours ou la mise à exécution d'engagements 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 :

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

L'on a prévu les crédits nécessaires à l'octroi de subsides pour les travaux d'infrastructure et de superstructure nécessités par l'extension de ces ports.

b) *Cours d'eau*

Les travaux figurant au programme sont la continuation du programme en cours.

L'on peut y distinguer les gros postes ci-après :

— Haut-Escaut : achèvement du programme de calibrage dans le cadre de la loi des 1 350 tonnes;

— Lys : modernisation dans la traversée de Harelbeke;

— Canal de dérivation de la Lys : travaux de calibrage pour bateaux de 1 350 tonnes, y compris la reconstruction des ponts;

— Canal Gand-Bruges-Ostende : achèvement de la normalisation pour bateaux de 2 000 tonnes, sur le tronçon Ringvaart-Schipdonk, et travaux d'amélioration à Bruges;

— Canal Louvain-Dyle : poursuite du programme de modernisation;

— 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;

— Canal du Centre : continuation du programme de travaux sur le territoire de Strépy-Bracquegnies;

— Haine : continuation du programme par la réalisation du contournement nord de Saint-Ghislain;

— Sambre : poursuite des travaux d'amélioration;

— Travaux d'amélioration et de modernisation de divers canaux et cours d'eau, y compris la modernisation de certains ponts.

c) *Travaux à exécuter à la côte, aux ports maritimes et à leurs voies d'accès*

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

Il prévoit également la poursuite des travaux de défense de la côte.

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.

opbouw zijnde complexe, maar het vraagstuk van hun ingebruikneming in bestaande gebouwen is moeilijker op te lossen.

D. BESTUUR DER WATERWEGEN

1. Kapitaaluitgaven

De in het programma 1982 opgenomen werken omvatten hoofdzakelijk een voortzetting van de in uitvoering zijnde moderniseringswerken of de uitvoering van reeds vroeger aangegane verbintenissen en dit zowel voor de havensector als voor de uitbouw van het waterwegennet.

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

a) *Werken aan havens toebehorende tot of beheerd door ondergeschikte besturen*

De nodige kredieten werden uitgetrokken om de infra- en suprastructuurwerken tot uitbouw van deze havens te subsidiëren.

b) *Waterlopen*

De opgenomen werken beogen de voortzetting van het lopende programma.

Daaronder komen de volgende grote posten voor :

— Bovenschelde : afwerking van het kalibreringsprogramma in het raam van de 1 350 ton-wet;

— Leie : modernisering waar deze door Harelbeke loopt;

— Afleidingskanaal van de Leie : profileringswerken voor 1 350 ton met inbegrip van het herbouwen van de bruggen;

— Kanaal Gent-Brugge-Oostende : Afwerking van de normalisatie voor schepen van 2 000 ton in het vak Ringvaart-Schipdonk en verbeteringswerken te Brugge;

— Kanaal Leuven-Dijle : voortzetting van het moderniseringsprogramma;

— Maas : voortzetting van het lopende programma inzake moderniserings- en beveiligingswerken ter bevordering van de waterafvoer en de scheepvaart;

— Centrumkanaal : voortzetting van de werken te Strépy-Bracquegnies;

— Haine : voortzetting van het programma met de aanleg van de noordelijke omlegging te St-Ghislain;

— Sambre : voortzetting van de verbeteringswerken;

— Verbeterings- en moderniseringswerken aan diverse kanalen en waterlopen met inbegrip van het moderniseren van bruggen.

c) *Werken aan de kust, de zeehavens en hun toegangen*

In het programma is de verdere verbetering van de Schelde en de vaargeulen in zee opgenomen, evenals de nodige verdiepingenwerken in het raam van het programma 48'/43'.

Tevens is in de verdere uitbouw van de kustverdediging voorzien.

Voor de uitbouw van de haven op de linker Schelde-oever te Antwerpen werden in het raam van het baggercontract de nodige kredieten uitgetrokken.

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

d) *Barrages-réservoirs*

Les travaux prévus consistent essentiellement en la continuation 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 pour le complexe de l'Eau d'Heure.

e) *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 le gaz naturel algérien doit pouvoir être accueilli à Zeebrugge le 1^{er} janvier 1986.

En outre, il y est décidé de procéder à l'achèvement de la première phase d'aménagement de l'arrière-port de Zeebrugge.

Les crédits nécessaires pour satisfaire à cette décision gouvernementale ont été prévus.

f) *Plan « Sigma »*

Dans le cadre du plan « Sigma » de 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. Une part importante des crédits est, en outre, affectée à l'étude du barrage-tempête d'Anvers.

g) *Travaux divers, dans le cadre de la relance économique*

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

2. Dépenses courantes

Les dépenses courantes englobent les travaux nécessaires pour pouvoir assurer l'entretien et l'exploitation du réseau des voies hydrauliques et des ports, et y effectuer les réparations qui s'imposent.

Les dragages d'entretien des voies maritimes donnant accès aux ports belges absorbent la majeure partie des crédits nécessaires. Ce crédit a été augmenté, étant donné que, par suite de l'approfondissement et de l'élargissement des voies d'accès maritimes, le volume des dragages a crû, ces dernières années, dans une mesure importante.

3. Secteur debudgetisé

— Canal Albert (Dienst voor de Scheepvaart et Office de la Navigation) : les crédits nécessaires pour poursuivre les travaux de modernisation (principalement dans le Limbourg et dans la région de Liège) ont été prévus.

— Canal Bruxelles-Rupel (S. A. Canal Maritime et Installations maritimes de Bruxelles) : le programme de modernisation sera poursuivi avec l'approfondissement du 2^e bief et la poursuite des travaux à Hingene. »

Moderniseringswerken in de haven van Oostende zijn eveneens opgenomen.

d) *Stuwmeren en stuwdammen*

De opgenomen werken omvatten in hoofdzaak de voortzetting van het lopende programma tot verhoging en verbetering van de produktie van water in de stuwen in de Vesder, de Gileppe en de Eau d'Heure en verdere voltooiingswerken voor het complex van de Eau d'Heure.

e) *Werken tot uitbreiding, modernisering en uitrusting van de haven van Zeebrugge*

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

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

Voor de uitvoering van die regeringsbeslissing werden de nodige kredieten uitgetrokken.

f) *Sigmaplan*

In het raam van het Sigmaplan ter beveiliging van het Zeescheldebekken tegen stormvloeden op de Noordzee voorziet het programma in de uitvoering van werken ter versteviging en verhoging van de dijken en de aanleg van gecontroleerde overstromingsbekkens. Voorts gaat een groot deel van de kredieten naar de studie van de Stormvloedkering te Antwerpen.

g) *Allerhande werken in het raam van het economisch herstel*

Zoals dit de afgelopen jaren het geval was, werd ook dit jaar een krediet uitgetrokken voor specifieke werken met een arbeidsintensief karakter ten einde het economisch herstel te bevorderen.

2. Lopende uitgaven

De lopende uitgaven hebben betrekking op de werken voor het onderhoud en de exploitatie van het waterwegen-net en de havens, alsmede voor de uitvoering van de nodige herstellingen.

Het grootste gedeelte van de daarvoor uitgetrokken kredieten gaat naar het onderhoudsbaggerwerk in de maritieme toegangswegen naar de Belgische havens. Dit krediet werd opgevoerd, aangezien het baggerwerkvolume wegens de verdieping en verruiming van de maritieme toegangswegen, de jongste jaren een sterke toename heeft gekend.

3. Gedebudgetteerde sector

— Albertkanaal (Dienst voor de Scheepvaart en Office de la Navigation) : de nodige kredieten werden uitgetrokken 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 het verdiepen van het 2^e pand en de voortzetting van de werken te Hingene. »

II. — DISCUSSION GENERALE

1. Généralités

Question :

Ne peut-on, pour faire des économies, regrouper les Travaux publics et les Communications, sans nécessairement regrouper tous les services et administrations ?

Réponse :

Il y a déjà longtemps que l'on parle d'un regroupement des Travaux publics et des Communications. Le Ministre est persuadé que ce regroupement présente beaucoup d'avantages, non seulement en ce qui concerne les économies directes, mais aussi en ce qui concerne la coordination entre les différentes manières de transport.

Le Gouvernement n'a pas jugé utile de le réaliser jusqu'à présent.

Question :

Qu'advient-il de l'analyse coûts/profits et de l'étude des effets sur l'environnement ? Figurera-t-elle au rapport ?

Réponse :

L'étude coûts/profits est utilisée comme aide pour établir les budgets. Il a été demandé à l'administration de refaire l'étude basée sur des estimations plus exactes et coordonnées. Il va être tenu compte des effets écologiques repris dans l'analyse. Il n'est cependant pas souhaitable de faire figurer l'étude en question au rapport pour ne pas lui donner un caractère officiel.

Question :

Un plan triennal, quinquennal ou décennal peut-il être joint au budget ?

Réponse :

Il n'est pas prévu de joindre au projet de budget les plans demandés.

Toutefois, un plan triennal est actuellement en préparation et le département compte mettre également au point un plan décennal des investissements publics.

Question :

Que fera le département concrètement et dans l'immédiat pour économiser l'énergie ?

Réponse :

1. Bâtiments

Bâtiments existants : remplacement du vitrage simple par du double vitrage.

Nouveaux bâtiments : attention spéciale accordée à une meilleure isolation.

Pour l'éclairage des bâtiments sont utilisées de nouvelles lampes fluorescentes de moindre puissance, mais de plus grand rendement.

II. — ALGEMENE BESPREKING

1. Algemeenheden

Vraag :

Kan men, met het oog op besparingen, Openbare Werken en Verkeerswezen niet hergroeperen zonder noodzakelijk alle diensten en besturen te hergroeperen ?

Antwoord :

Er is reeds lang sprake van een hergroepering van Openbare Werken en van Verkeerswezen. De Minister is ervan overtuigd dat die hergroepering veel voordelen biedt, niet alleen op het stuk van de onmiddellijke besparingen, maar ook wat de coördinatie tussen de verschillende vormen van vervoer betreft.

De Regering heeft het tot nog toe niet nodig geoordeeld de hergroepering door te voeren.

Vraag :

Hoever staat het met de kosten-batenanalyse en met de studie van de weerslag op het leefmilieu ? Zal zij in het verslag worden afgedrukt ?

Antwoord :

De kosten-batenanalyse wordt gehanteerd als hulpmiddel om de begrotingen op te maken. Aan het bestuur werd gevraagd om de studie over te doen op grond van juistere en gecoördineerde ramingen. Met de ecologische gevolgen die erin staan vermeld, zal rekening worden gehouden. Het is evenwel niet wenselijk die studie in het verslag op te nemen ten einde er geen officieel karakter aan te verlenen.

Vraag :

Kan er bij de begroting een drie-, vijf- of tienjarenplan worden gevoegd ?

Antwoord :

Het ligt niet in de bedoeling de bedoelde plannen bij het ontwerp van begroting te voegen.

Wel wordt thans aan een driejarenplan gewerkt en het departement neemt zich voor tevens een tienjarenplan voor de openbare investeringen uit te werken.

Vraag :

Wat zal het departement in de nabije toekomst concreet doen op het vlak van de energiebesparing ?

Antwoord :

1. Gebouwen

Bestaande gebouwen : vervanging van enkele door dubbele beglazing.

Nieuwe gebouwen : de aandacht wordt op een betere isolatie toegespitst.

Wat de verlichting van de gebouwen betreft worden nieuwe fluorescentielampen met een geringer vermogen en een hoger rendement gebruikt.

2. Equipements routiers

1. Eclairage routier

Sur autoroute :

- extinction de l'éclairage pendant les heures nocturnes lors de trafic réduit;
- en investissement, limitation à l'éclairage des échangeurs;
- utilisation de nouvelles sources d'éclairage de moindre puissance, mais de plus grand rendement (lampes à vapeur de sodium basse pression, 131 W au lieu de 180 W).

2. Constructions, entretien et utilisation des routes

A. Construction :

1. Adaptation des tracés (profil en long et sinuosité).
2. Récupération de déchets provenant d'anciennes chaussées et utilisation de sous-produits (laitier, schistes houillers, ...).
3. Choix du type de revêtement (béton pour E9/E40).

B. Entretien :

1. Utilisation d'enduits superficiels.
2. Recyclage des revêtements hydrocarbonés.

C. Utilisation :

1. Régularisation du trafic (coordination des feux).
2. Construction de contournements (désengorgement des villes).
3. Plans de circulation (augmentation de la fluidité du trafic).

Question :

L'utilisation du charbon est peu importante si l'on se réfère au programme justificatif du budget. Le Ministre ne considère-t-il pas qu'il faudrait favoriser l'utilisation du charbon ?

Réponse :

L'article 12.03 du budget « Dépenses de consommation énergétique » englobe les crédits nécessaires pour l'utilisation du mazout, du gaz, de l'essence, de l'électricité et du charbon dans le cadre des frais de fonctionnement du département.

L'utilisation du charbon est évidemment de plus en plus marginale actuellement, compte tenu du fait que le chauffage des bâtiments de l'Etat s'effectue généralement grâce à d'autres sources énergétiques.

Question :

La réforme de l'agrégation ne va-t-elle pas privilégier les grosses entreprises et défavoriser les petites et moyennes entreprises, génératrices d'emploi ?

Réponse :

La réforme intervenue a principalement pour but de tenir compte de l'évolution économique et technologique actuelle et du renchérissement des coûts en général et de simplifier au maximum la procédure.

A cet effet, la nouvelle réglementation assouplit considérablement les critères et surtout, élargit les périodes de référence à prendre en considération.

2. Wegeninfrastructuur

1. Wegverlichting

Autowegen :

- doven van de verlichting tijdens de nachtelijke uren met gering verkeer;
- nieuwe verlichting beperkt tot de ongelijkvloerse kruisingen;
- gebruik van nieuwe lichtbronnen met geringer vermogen en hoger rendement (lagedrukstoomnatriumlampen van 131 W i.p.v. 180 W);

2. Aanleg, onderhoud en gebruik van de wegen

A. Aanleg :

1. Aanpassing van het tracé (lengteprofiel en aantal bochten).
2. Terugwinning van resten van oude wegen en gebruik van nevenprodukten (slakken, koolschilfers, ...).

3. Keuze van het type wegdek (beton voor E9/E40).

B. Onderhoud :

1. Gebruik van oppervlakkige berapting.
2. Terugwinning van de hydrocarbonaatbekleding.

C. Gebruik :

1. Een regelmatig verloop van de verkeersstroom (coördinatie van de verkeerslichten).
2. Aanleg van randwegen (verkeersarm maken van de steden).
3. Verkeersplannen (het verkeer vlotter laten verlopen).

Vraag :

Volgens het verantwoordingsprogramma van de begroting wordt er niet veel steenkool gebruikt. Vindt de Minister niet dat het gebruik van steenkool moet aangemoedigd worden ?

Antwoord :

Artikel 12.03 van de begroting « Uitgaven voor energieverbruik » omvat de nodige kredieten voor het gebruik van stookolie, gas, benzine, elektriciteit en steenkool in het kader van de werkingskosten van het departement.

Uiteraard is het gebruik van steenkool thans steeds meer marginaal, aangezien de rijksgebouwen over 't algemeen met andere energiebronnen worden verwarmd.

Vraag :

Zal de hervorming van de erkenning niet de grote ondernemingen bevoordelen en de kleine en middelgrote ondernemingen, die juist werk verschaffen, benadelen ?

Antwoord :

De hervorming wil hoofdzakelijk rekening houden met de huidige economische en technologische evolutie en met de gestegen prijzen in het algemeen. Tevens wil ze de procedure maximaal vereenvoudigen.

Te dien einde versoepelt de nieuwe reglementering aanzienlijk de criteria en verlengt zij de referentieperiodes die in aanmerking komen.

La réforme prévoit aussi, pour tenir compte de l'érosion monétaire, une réévaluation des fonds propres et parallèlement, un relèvement proportionnel du montant maximal des marchés pouvant être attribués et du montant des travaux pouvant être exécutés simultanément. Il faut noter à cet égard que la notion de fonds propres a été, elle-même, considérablement élargie.

Elle règle enfin la plupart des problèmes soulevés actuellement dans l'application, par la Commission d'agrément, des arrêtés de 1978.

Cette réforme ne privilégie donc en rien les grosses entreprises; au contraire, le relèvement des plafonds est favorable aux P. M. E.

La réforme a d'ailleurs fait l'objet d'une très large concertation avec les milieux intéressés, en ce compris les P. M. E., d'une étude approfondie au sein de la Commission des marchés publics et, pour la première fois, au sein de la Commission d'agrément. De plus, une commission de travail siège depuis deux ans en vue de la révision des textes antérieurs.

Question :

Un problème se pose du fait de l'intervention des entreprises étrangères lors de la réalisation de travaux d'investissements en Belgique. La Belgique est le seul pays européen qui utilise à une telle échelle la procédure de l'adjudication publique pour les marchés de l'Etat. En France, une grande part de ces marchés se fait de gré à gré et, en cas d'adjudication publique, les conditions posées, notamment l'incidence de la commande sur l'emploi, sont telles qu'elles excluent les firmes étrangères. Or, en Belgique, la loi du 14 juillet 1976 sur les marchés publics permet l'appel d'offres, qui devrait être davantage utilisé.

D'autre part, le dynamisme des entreprises pourrait être favorisé par l'aménagement du cahier des charges.

Que compte faire le Ministre pour améliorer la position des entreprises belges à cet égard ?

Réponse :

Ce problème n'a pas échappé à l'attention du Ministre.

Il souligne que nous sommes liés par les conventions du traité de Rome et que la Belgique se doit de respecter sa signature.

Il estime cependant qu'elle ne doit pas, dans la période de crise que nous vivons, marquer plus d'ouverture que tous les autres pays du Marché commun.

Une étude a été faite pour le calcul du coût macro-économique d'un investissement public d'un milliard de francs.

Le retour direct et indirect vers le trésor d'un tel investissement a été calculé suivant que le travail a été réalisé par une entreprise totalement belge, par une entreprise totalement étrangère, par une entreprise étrangère travaillant avec 25 % d'ouvriers belges, avec 50 % de sous-traitants belges, transporteurs et fabricants, avec du matériel étranger et exclusivement des matériaux belges (le pourcentage de la sous-traitance s'élève à 25 %). Ce travail a été réalisé pour un investissement routier varié qui comprend aussi bien des travaux de terrassements, de revêtements, d'installations d'égoûts et d'ouvrage d'art. On peut considérer ces travaux comme représentatifs car ils contiennent un certain nombre de facteurs.

La même étude a été faite pour les travaux hydrauliques et les bâtiments. Les premiers sont moins intensifs et les seconds plus intensifs en main-d'œuvre.

Om met de muntontwaarding rekening te houden voorziet de hervorming ook in een herwaardering van de eigen middelen en, gelijklopend daarmee, in een proportionele verhoging van het maximumbedrag van de opdrachten die kunnen worden toegewezen en van het bedrag van de werken die tegelijkertijd mogen worden uitgevoerd. In dat verband zij aangestipt dat het begrip « eigen middelen » in se beduidend werd verruimd.

Ten slotte regelt zij het merendeel van de problemen waarop de commissie voor de erkenning bij de toepassing van de besluiten van 1978 heeft gewezen.

Deze hervorming bevoordeelt bijgevolg geenszins de grote ondernemingen. De verhoging van de maximumbedragen is integendeel voordelig voor de K. M. O.'s.

Overigens werd over de hervorming uitvoerig overleg gepleegd met de belanghebbende partijen, waaronder de K. M. O.'s, werd ze in de Commissie voor de Overheidsopdrachten en, voor de eerste keer, in de Commissie voor de erkenning ten gronde onderzocht. Bovendien heeft een werkgroep twee jaar lang aan de herziening van de vroegere teksten gewerkt.

Vraag :

Er rijst een vraagstuk omdat buitenlandse ondernemingen bij de uitvoering van investeringswerken in België betrokken worden. België is het enige land in Europa dat op een dergelijke schaal van de procedure voor de openbare aanbesteding van overheidsopdrachten gebruik maakt. In Frankrijk wordt een groot gedeelte van die opdrachten onderhands toegewezen en bij openbare aanbestedingen worden de voorwaarden — met name de invloed van de bestelling op de werkgelegenheid — zo gesteld dat vreemde firma's meteen worden uitgesloten. Nochtans staat de wet van 14 juli 1976 op de overheidsopdrachten een offerteaanvraag toe. Daarvan zou een ruimer gebruik moeten worden gemaakt.

Voorts kan het dynamisme van de ondernemingen door de aanpassing van het bestek in de hand worden gewerkt.

Wat is de Minister van zin om de positie van de Belgische ondernemingen in dat opzicht te verbeteren ?

Antwoord :

Dat vraagstuk is de aandacht van de Minister niet ontgaan.

Hij beklemtoont dat wij gebonden zijn door het Verdrag van Rome en dat België de aangegane verplichtingen moet nakomen.

Hij is echter de mening toegedaan dat wij in de huidige crisistijd niet meer dan andere landen van de Euromarkt moeten openstaan voor buitenlandse investeerders.

Er werd een studie gemaakt voor de berekening van de macro-economische kosten van een overheidsinvestering van 1 miljard frank.

Hoeveel van een dergelijke investering rechtstreeks of onrechtstreeks terugvloeit naar de Schatkist, werd berekend naargelang het werk werd uitgevoerd door een volledig Belgische onderneming, door een volledig buitenlandse onderneming, dan wel door een buitenlandse onderneming die werkt met 25 % Belgische arbeiders, 50 % Belgische onderaannemers, wegvervoerders en fabrikanten, met buitenlandse materiaal en uitsluitend Belgische materialen (het percentage van de onderaanbesteding bedraagt 25 %). Dat werk kwam tot stand voor een gevarieerde wegenbouwinvestering die zowel grondwerken, wegbedekking, aanleg van riolen als kunstwerken omvat. Die werken mogen als representatief worden beschouwd aangezien zij een aantal factoren omvatten.

Dezelfde studie werd verricht voor de waterbouwkundige werken en de gebouwen, waarvan de eerste minder arbeidskrachten vergen dan de tweede.

Il est tenu compte aussi bien pour les entrepreneurs principaux, sous-traitants et fabricants de matériaux, de la T. V. A., des taxes, des impôts et charges sociales. Il est tenu compte également du retour au trésor via le pouvoir d'achat des salaires nets payés. Le non-paiement d'allocations de chômage est considéré comme retour au trésor.

En ce qui concerne les travailleurs étrangers, il faut partir du point de vue que les charges sociales sont versées dans le pays d'origine, ce qui, selon les informations, est généralement le cas.

Les calculs ont été effectués de façon différente.

Un premier calcul part du fractionnement d'un travail dans toutes ses composantes et est basé sur des données pratiques d'origine concrète.

Un deuxième calcul a été exécuté avec les coefficients multiplicateurs généralement acceptés lors d'études similaires.

Premier cas : travaux de 1 milliard de francs exécutés par un entrepreneur belge avec du personnel belge et des matériaux belges. Nous supposons que 777 travailleurs sont mis au travail et qui, sans ce projet, seraient au chômage.

La dépense nette du trésor est de 260 079 579 F.

Deuxième cas : travaux de 1 milliard exécutés par un entrepreneur étranger avec du personnel étranger et des matériaux étrangers :

La dépense nette pour le trésor est de 739 431 502 F.

Troisième cas : travaux de 1 milliard exécutés par un entrepreneur étranger avec 25 % de personnel et des matériaux belges :

La dépense nette pour le trésor est de 517 666 640 F.

Une circulaire du Premier Ministre a été distribuée qui conseillait le système d'appel d'offres et demandait le fractionnement des travaux, dans le but de permettre un accès plus facile des petites et moyennes entreprises aux marchés de l'Etat.

Il n'empêche que la règle générale reste toujours l'adjudication publique. L'Inspection des finances reste soupçonneuse vis-à-vis des marchés passés par une autre procédure.

Il est clair que dans un certain nombre de cas, la possibilité de discuter des prix avec une entreprise entraîne une diminution du coût des travaux. Le secteur privé agit ainsi. L'Etat ne peut le faire car il s'agit alors de la procédure de gré à gré, qui est considérée comme une exception dangereuse et entraîne immédiatement des soupçons.

Lors du recours à la procédure d'appel d'offres, l'Inspection des finances exigeait que deux entrepreneurs de l'autre région soient consultés. Cela peut se comprendre lorsqu'il s'agit de travaux se trouvant à proximité de la frontière linguistique, mais lorsqu'il s'agit de travaux se situant à Bruges, Hasselt ou Neufchâteau, cette exigence paraît inutile. Géographiquement, elle ne répond pas à une nécessité et les services extérieurs se trouvent en difficulté pour choisir les entreprises se trouvant dans l'autre région du pays. Ce sont évidemment des travaux qu'ils peuvent adjudger par délégation car il s'agit de travaux de petite importance.

C'est une des raisons pour lesquelles le recours à l'appel d'offres n'a pas eu plus de succès.

Le Ministre a demandé que soit mis sur ordinateur l'ensemble des entreprises agréées avec leur classe et leur catégorie et il espère qu'ainsi pourra plus aisément être utilisée la procédure suggérée.

Question :

Le système de l'adjudication publique est trop rigoureux. En cette période de crise, certaines entreprises en difficultés

Voor de hoofdaannemers, onderaannemers en fabrikanten van materiaal wordt tevens rekening gehouden met de B. T. W., de taken, belastingen en sociale lasten. De terugkeer naar de Schatkist via de koopkracht van de betaalde nettolonen wordt eveneens in aanmerking genomen. De niet-betaling van werkloosheidsuitkeringen wordt als een terugkeer naar de Schatkist beschouwd.

Inzake de buitenlandse werknemers dient men ervan uit te gaan dat de sociale lasten gestort worden in het land van herkomst, wat volgens ingewonnen inlichtingen doorgaans het geval is.

De berekeningen werden op verschillende wijze verricht.

Bij een eerste berekening wordt het werk gesplitst in al zijn bestanddelen en wordt uitgegaan van praktische gegevens van concrete oorsprong.

Een tweede berekening wordt verricht met vermenigvuldigingscoëfficiënten die doorgaans bij gelijkaardige studies aanvaard worden.

Eerste geval : werken ten bedrage van 1 miljard, uitgevoerd door een Belgisch aannemer met Belgisch personeel en Belgisch materiaal. Wij veronderstellen dat 777 werknemers tewerkgesteld worden, die zonder dit project werkloos zouden zijn.

De netto-uitgave voor de schatkist bedraagt 260 079 579 F.

Tweede geval : werken ten bedrage van 1 miljard, uitgevoerd door een buitenlandse aannemer met buitenlands personeel en buitenlands materiaal :

De netto-uitgave voor de schatkist bedraagt 739 431 502 F.

Derde geval : werken ten bedrage van 1 miljard, uitgevoerd door een buitenlandse aannemer met 25 % Belgisch personeel en materiaal :

De netto-uitgave voor de schatkist bedraagt 517 666 640 F.

In een omzendbrief van de Eerste-Minister wordt aangebevolen om offerteaanvragen te doen en de werken te splitsen, opdat de kleine en middelgrote ondernemingen beter aan hun trekken kunnen komen voor het uitvoeren van overheidsopdrachten.

Niettemin blijft de openbare aanbesteding de algemene regel en de Inspectie van Financiën staat achterdochtig t.a.v. opdrachten die via een andere procedure uitgevoerd worden.

Het is duidelijk dat de mogelijkheid om met een onderneming de prijs te bedisselen, een vermindering van de kosten van de werken met zich brengt. In de privé-sector wordt aldus te werk gegaan, maar de Staat kan dat niet doen, want dan gaat het om een onderhandse procedure die als uiterst gevaarlijk beschouwd wordt en onmiddellijk argwaan wekt.

Bij de procedure van offerteaanvraag eiste de Inspectie van Financiën dat twee aannemers van het andere gewest geraadpleegd zouden worden. Dat is begrijpelijk als het gaat om werken in de nabijheid van de taalgrens, doch lijkt nutteloos als de werken worden uitgevoerd te Brugge, Hasselt of Neufchâteau. Geografisch gesproken is dat hoegenaamd niet noodzakelijk en de buitendiensten hebben het moeilijk om ondernemingen te kiezen die in het andere gewest liggen. Het betreft hier uiteraard werken die zij in opdracht kunnen toewijzen, want het zijn werken van geringe omvang.

Dat is een van de redenen waarom de procedure van de offerteaanvraag niet meer succes gehad heeft.

De Minister heeft gevraagd dat alle erkende ondernemingen met hun klasse en hun categorie in een computer worden opgeslagen en hij hoopt dat de voorgestelde procedure aldus gemakkelijker gebezigd kan worden.

Vraag :

Het systeem van de openbare aanbesteding is al te strak. In deze crisistijd stellen bepaalde in moeilijkheden verke-

sont amenées à proposer des prix trop bas et parfois inférieurs au prix de revient, ce qui entraîne énormément de faillites et, d'autre part, écarte les entreprises saines.

N'envisage-t-on pas de revoir la politique d'attribution des marchés publics ?

Réponse :

Dans le cadre de l'adjudication, qu'elle soit publique ou restreinte, l'administration doit approuver l'offre régulière la plus basse.

Pour vérifier la régularité d'une offre, l'administration doit notamment examiner les prix unitaires remis pour chaque poste. Si elle estime un prix anormal parce que trop élevé ou trop bas, elle doit réclamer aux entrepreneurs la justification desdits prix.

Cette procédure a notamment été envisagée pour permettre à l'administration d'écarter une offre dont les prix seraient anormalement bas avec risque pour le soumissionnaire de le conduire à la faillite.

Question :

Le Bureau des Prix n'est-il pas sous-équipé pour faire de véritables analyses des offres ?

Réponse :

La comparaison avec le passé est souvent impossible car on ne peut faire des analyses dès qu'un poste est original et ne peut être comparé avec d'autres.

Le principal problème qui se pose à cet égard est un problème d'équipement informatique.

Des mesures sont envisagées en vue d'améliorer cet équipement et d'optimiser ainsi les études faites.

En outre, une meilleure coordination et une uniformisation de la collecte des données et renseignements dans les services extérieurs va faire l'objet d'une circulaire actuellement en préparation.

L'organisation générale du Bureau des Prix reste une des préoccupations du Ministre et les améliorations nécessaires font l'objet de recherches constantes.

Question :

Compte tenu de la diminution des travaux en génie civil, le Ministre envisage-t-il de réduire la durée du travail dans l'année en vue de mieux répartir le travail disponible ?

Réponse :

La loi sur les marchés publics qui impose le choix du moins disant empêche de pratiquer cette répartition du travail.

Il est impensable, dans le but de rentabiliser les investissements, d'envisager de suspendre l'exécution des travaux pour d'autres raisons que celles prévues au cahier des charges (intempérie, gel, etc...).

rende ondernemingen te lage prijzen voor, die soms lager liggen dan de kostprijs. Dat leidt tot een zeer groot aantal faillissementen en brengt anderzijds mede dat gezonde ondernemingen uitgesloten worden.

Zou het niet goed zijn het beleid inzake overheidsopdrachten te herzien ?

Antwoord :

Zowel bij openbare als bij beperkte aanbesteding moet de administratie de regelmatige inschrijving die het laagst is, aannemen.

Om de regelmatigheid van een inschrijving na te gaan moet de administratie voor elk post de voorgestelde eenheidsprijzen nagaan. Indien zij van oordeel is dat een bepaalde prijs abnormaal is omdat hij hetzij te hoog hetzij te laag ligt, moet zij aan de aannemers vragen hun prijzen te verantwoorden.

In die regeling werd met name voorzien om de administratie de mogelijkheid te bieden een inschrijving af te wijzen waarin de prijzen abnormaal laag zijn, zodat het gevaar bestaat dat de inschrijver failliet gaat.

Vraag :

Beschikt het Prijzenbureau over voldoende personeel om de inschrijvingen werkelijk te analyseren ?

Antwoord :

Het is vaak onmogelijk vergelijkingen met vroeger te maken, want er kan geen analyse worden verricht wanneer het om een originele post gaat welke niet met andere posten kan worden vergeleken.

Het voornaamste probleem dat zich dienaangaande stelt is de informatieverwerking.

Er wordt gedacht aan maatregelen om die te verbeteren en het studiewerk zo goed mogelijk te verrichten.

Bovendien is een rondschriven in voorbereiding m.b.t. een betere coördinatie en een uniformisering van de bij de buitendiensten verzamelde gegevens en inlichtingen.

De Minister blijft zich inzetten voor de algemene inrichting van het Prijzenbureau en er wordt bestendig naar gestreefd de nodige verbeteringen aan te brengen.

Vraag :

Is de Minister niet van plan binnen het jaar de arbeidsduur te verminderen ten einde de beschikbare arbeid beter te verdelen nu de omvang van de werken inzake burgerlijke bouwkunde aan het verminderen is ?

Antwoord :

De wet op de overheidsopdrachten die bepaalt dat de laagste inschrijving moet worden gekozen, verhindert een dergelijke spreiding van de werken.

Gelet op de noodzakelijke rendabiliteit van de investeringen kan er geen sprake van zijn dat de uitvoering van de werken om andere redenen geschorst wordt dan die welke vastgesteld zijn in het bestek met de aannemingsvoorwaarden (slecht weer, vorst enz...).

D'ailleurs, cette façon de faire serait sans effet puisque les entreprises adjudicatrices qui sont le moins disantes devraient étaler leurs activités sur plusieurs années.

Question :

Dire que les entreprises belges ne se verront plus confier de grands travaux après 1990-1995 semble une vue partielle des choses, alors que, selon l'avis du C. E. R. W., l'ensemble des infrastructures wallonnes ont été négligées et que les projets dans le secteur des voies hydrauliques ne se programment pas à court terme.

Comment se fait-il que, dans ce secteur 9,7 milliards soient prévus pour Anvers et Zeebruges en 1982 et seulement 4,8 milliards pour la Wallonie ?

Les investissements du premier trimestre, les prêts du Crédit communal aux administrations subordonnées et les subsides des pouvoirs publics pour des travaux de génie civil s'élèvent à 18,4 milliards contre 21,3 milliards en 1981. Le recul est donc de 14 %. Le montant des travaux routiers, qui représentent deux tiers des travaux de génie civil, a chuté de 22 %, tandis que les travaux hydrauliques, qui ne représentent qu'un tiers de l'activité du secteur, ont progressé de 9 %.

Quelle est la répartition par région des investissements prévus en 1982 au budget des Travaux publics ?

Réponse :

Voici la répartition des investissements telle qu'elle est prévue secteur par secteur.

1982 - Programme de base

	Flandre	Bru- xelles	Wallo- nie	Total
Routes	7 350	2 503	12 597	22 450
Voies hydrauliques	19 084	830	6 217,5	26 131,5
Bâtiments	2 043	2 534	2 043	6 620
A. E. E.	116	112	122	350
Travaux subsidiés	64,5	—	65,5	130
Divers (63.15) ...	90	10	90	190
	28 747,5	5 989	21 135	55 871,5
	51,45 %	10,72 %	37,83 %	100 %

Le détail de ces investissements figure en annexe V.

Question :

Pour la tranche sélective, le département des Travaux publics s'est vu allouer 2,1 milliards de F. L'écluse de Berendrecht à elle seule absorbe 1,3 milliard de F. Qu'en est-il des autres travaux et quelle est leur localisation, si l'on sait que les bâtiments absorberont 270 millions, les routes 350 millions, l'A. E. E. 135 millions et le matériel portuaire 170 millions ?

Réponse :

La tranche sélective est un budget prévu aux Services du Premier Ministre. Après que les décisions sont prises par le C. M. C. E. S. sur avis de la C. O. C., les budgets sont transmis au département des Travaux publics pour exécution.

Dergelijke handelwijze zou overigens tot niets dienen aangezien de ondernemingen die de laagste inschrijving hebben ingediend, hun activiteiten over verschillende jaren zouden moeten spreiden.

Vraag :

De bewering als zouden na 1990-1995 aan de Belgische bedrijven geen grote werken meer worden toevertrouwd, lijkt een partijdig standpunt terwijl luidens het advies van de C. E. R. W. de gehele Waalse infrastructuur verwaarloosd werd en de projecten in de sector waterbouwkundige werken niet op korte tijd geprogrammeerd worden.

Hoe komt het dat in die sector 9,7 miljard wordt uitgetrokken voor Antwerpen en Zeebrugge en slechts 4,8 miljard voor Wallonië ?

De investeringen voor het eerste kwartaal, de leningen van het Gemeentekrediet aan de ondergeschikte besturen en de overheidssubsidies voor werken van burgerlijke bouwkunde beliepen 18,4 miljard tegen 21,3 miljard in 1981. Dat betekent dus een daling met 14 %. De wegenwerken die twee derde van de werken op het gebied van burgerlijke bouwkunde uitmaken, zijn met 22 % afgenomen, terwijl de waterbouwkundige werken, die slechts één derde van de activiteit van de sector vormen, met 9 % toegenomen zijn.

Hoe worden de in 1982 op de begroting van Openbare Werken uitgetrokken investeringen per gewest verdeeld ?

Antwoord :

Ziehier de verdeling van de investeringen zoals die voor iedere sector gepland werd :

1982-basisprogramma

	Vlaan- deren	Brussel	Wallo- nië	Totaal
Wegen	7 350	2 503	12 597	22 450
Waterbouwkunde	19 084	830	6 217,5	26 131,5
Gebouwen	2 043	2 534	2 043	6 620
B. E. I.	116	112	122	350
Gesubsidieerde werken	64,5	—	65,5	130
Varia (63.15) ...	90	10	90	190
	28 747,5	5 989	21 135	55 871,5
	51,45 %	10,72 %	37,83 %	100 %

De investeringen zijn gedetailleerd in bijlage V.

Vraag :

Voor de selectieve tranche werd het departement van Openbare Werken 2,1 miljard F toegewezen. De Berendrecht-sluits alleen is goed voor 1,3 miljard. Hoe zit het met de overige werken en waar worden ze uitgevoerd, als men weet dat de gebouwen 270 miljoen, de wegen 350 miljoen, het B. E. E. 135 miljoen en het havenmaterieel 170 miljoen opsloren ?

Antwoord :

De selectieve tranche is een begroting die bij de Diensten van de Eerste Minister uitgetrokken wordt. Nadat de beslissingen op advies van de C. O. C. door het M. C. E. S. C. zijn genomen, worden de begrotingen ter uitvoering naar het departement overgezonden.

Les investissements autorisés à charge de la tranche sélective 1982 sont les suivants :

Projet concerné	Montant retenu (millions)
1. Ecluse de Berendrecht (Anvers)	1 355
2. Achat d'équipement pour installations portuaires :	
— grue pour container (Zeebrugge)	75
3. Travaux de restauration :	
— cathédrale Saint-Michel (Bruxelles)	270
4. Travaux expérimentaux :	
— chantiers expérimentaux en béton de fibre d'acier (divers chantiers en Wallonie)	100
5. Télémétrie pour économie d'énergie et économie d'énergie (U. R. E.) : non encore déterminé à l'heure actuelle.	
6. Extension du réseau de télétransmission de l'A. E. E. (en Wallonie)	50
7. Eoliennes (Zeebrugge et Malines)	21
8. Recyclage (divers chantiers en Wallonie) ...	100
9. Bureautique (Bruxelles)	40
10. Etablissements de contrats de logiciel pour l'amélioration et l'extension des programmes d'exploitation et de modèles mathématiques (Bruxelles)	20
11. Ecrans anti-bruit (divers chantiers en Wallonie)	50
12. Orthophotoplans (Flandre)	100

Question :

Combien y a-t-il eu d'infractions en matière de permis de bâtir ?

Réponse :

Permis de bâtir, procès-verbaux d'infractions (premier semestre 1982) :

Provinces wallonnes + Bruxelles (dossiers francophones) :

Luxembourg	39
Liège	82
Brabant wallon	90
Namur	61
Hainaut	194
Total	466

Ten laste van de selectieve tranche 1982 werden volgende investeringen toegestaan :

Project	Bedrag (miljoen)
1. Berendrechtsluis (Antwerpen)	1 355
2. Aankoop van uirusting van haveninstallaties :	
— containerkraan (Zeebrugge)	75
3. Restauratiewerken :	
— St. Michielskathedraal (Brussel)	270
4. Experimentele werken :	
— experimenten met glasvezelbeton (op verschillende plaatsen in Wallonië)	100
5. Telemetrie voor energiebesparing en energiebesparing (R. E. V.)	nog niet bepaald
6. Uitbreiding van het teletransmissienet van het B. E. E. (in Wallonië)	50
7. Windmolens (Zeebrugge en Mechelen)	21
8. Omschakeling (verschillende werkplaatsen in Wallonië)	100
9. Bureautica (Brussel)	40
10. Opmaak van softwarecontracten ter verbetering en ter uitbreiding van exploitatieprogramma's en van mathematische modellen (Brussel)	20
11. Geluidshinderschermen (verschillende werkplaatsen in Wallonië)	50
12. Orthofotoplannen (Vlaanderen)	100

Vraag :

Hoeveel overtredingen waren er inzake bouwvergunningen ?

Antwoord :

Bouwvergunningen, processen-verbaal van overtreding (eerste semester 1982) :

Waalse provincies + Brussel (Franstalige dossiers) :

Luxembourg	39
Luik	82
Waals Brabant	90
Namen	61
Henegouwen	194
Totaal	466

Provinces flamandes + Bruxelles (dossiers flamands) :

Anvers	316
Brabant	78
Limbourg	97
Flandre orientale	367
Flandre occidentale	200

Total 1 058

Les infractions constatées concernent le simple abri jusqu'à la maison d'habitation en passant notamment par la caravane, le garage, le silo et le chalet.

Cette matière est régionalisée et ne relève plus de la compétence du Ministre.

Cependant, il estime utile de donner un aperçu de l'intérêt du secteur de la construction en Belgique.

Celui-ci intéresse directement quelque 300 000 personnes qui se répartissent comme suit :

225 000 ouvriers;
25 000 employés;
26 000 chefs d'entreprises;
24 000 indépendants.

Pour mettre en évidence l'influence des travaux à exécuter pour compte du Ministère des Travaux publics ou des organismes qui en dépendent, il faut d'abord constater :

a) qu'en matière de travaux routiers, une dépense d'un milliard a pour conséquence la mise au travail pendant un an de :

— 700 ouvriers dans les entreprises de moins de 50 travailleurs,
— 600 ouvriers dans les entreprises de 50 travailleurs et plus;

b) qu'en matière de travaux de bâtiments et de génie civil, ces chiffres sont respectivement :

— 800 ouvriers pour les entreprises de moins de 50 travailleurs,
— 650 ouvriers pour les entreprises de 50 travailleurs et plus.

En moyenne, on peut considérer qu'une dépense d'un milliard entraîne la mise au travail pendant un an de 750 à 775 travailleurs.

Les chiffres cités ci-dessus actualisés en prix de 1977 ne concernent cependant que la main-d'œuvre occupée directement par les entreprises relevant du secteur de la construction proprement dite.

Il faut par conséquent tenir compte au surplus du fait qu'une telle dépense provoque une activité en chaîne dont l'effet multiplicateur est évalué à environ 1,54.

En estimant à environ 15 % le montant des investissements qui ne sont pas consacrés aux travaux, c'est-à-dire principalement les expropriations, on peut dire qu'un milliard d'investissements procure de l'emploi pendant un an à 900 ouvriers, compte tenu du montant non consacré directement aux travaux et de l'effet multiplicateur.

Vlaamse provincies + Brussel (Vlaamstalige dossiers) :

Antwerpen	316
Brabant	78
Limburg	97
Oost-Vlaanderen	367
West-Vlaanderen	200

Totaal 1 058

De vastgestelde overtredingen betreffen zowel een gewoon afdak als een woning, met daartussen caravans, garages, silo's en weekendverblijven.

Deze materie is geregionaliseerd en valt niet meer onder de bevoegdheid van de Minister.

Niettemin acht hij het nuttig een overzicht te geven van het belang van de bouwsector in België.

Deze sector heeft rechtstreeks betrekking op circa 300 000 personen, met name :

225 000 arbeiders;
25 000 bedienden;
26 000 bedrijfsleiders.
24 000 zelfstandigen.

Om zich een juist beeld te kunnen vormen van de invloed van de werken die moeten worden uitgevoerd voor rekening van het Ministerie van Openbare Werken of van de instellingen die ervan afhangen, zij vooreerst vastgesteld :

a) dat voor wegenwerken een uitgave van 1 miljard resulteert in de tewerkstelling gedurende een jaar van :

— 700 arbeiders in ondernemingen met minder dan 50 werknemers,
— 600 arbeiders in ondernemingen met 50 werknemers en meer;

b) dat inzake bouwwerken en werken op het gebied van burgerlijke bouwkunde de cijfers respectievelijk de volgende zijn :

— 800 arbeiders voor ondernemingen met minder dan 50 werknemers,
— 650 arbeiders voor ondernemingen met 50 werknemers en meer.

Gemiddeld kan men beschouwen dat een uitgave van 1 miljard gedurende een jaar werkgelegenheid schept voor 750 tot 775 werknemers.

De hierboven aangehaalde cijfers, die geactualiseerd zijn in prijzen van 1977, hebben evenwel alleen betrekking op de arbeiders die rechtstreeks te werk gesteld worden in ondernemingen die afhangen van de eigenlijke bouwsector.

Bijgevolg dient men daarenboven rekening te houden met het feit dat een dergelijke uitgave een kettingreactie qua werkgelegenheid veroorzaakt, waarvan het vermenigvuldigings-effect op ongeveer 1,54 wordt geraamd.

Als men het bedrag van de investeringen die niet hoofdzakelijk aan de werken worden besteed, met name de onteigeningen, op circa 15 % schat, kan men stellen dat een investering van 1 miljard gedurende een jaar werkgelegenheid verschaft aan 900 arbeiders, met inachtneming enerzijds van het bedrag dat niet rechtstreeks aan de werken besteed werd, en anderzijds van het vermenigvuldigings-effect.

L'évolution du secteur de la construction est la suivante

Les statistiques officielles et définitives pour le premier semestre 1982 relatives à la délivrance des permis de bâtir telles que les a dressées l'administration centrale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire viennent de parvenir au Ministre des Travaux publics.

L'examen des chiffres collectés fait apparaître une nette reprise des demandes et des autorisations de bâtir des immeubles non résidentiels (industrie, commerce, administration) accordées au cours du premier semestre par rapport à la période correspondante de 1981. Cette augmentation est de 8 %.

Si cependant la situation est meilleure dans le secteur des bâtiments industriels et commerciaux, la régression demeure en ce qui concerne les logements.

Ainsi, pour les six premiers mois de 1982, 9 387 permis de bâtir ont été accordés pour des bâtiments à destination d'habitation de 1 à 3 niveaux soit 13,3 % de moins qu'au premier semestre 1981. La régression est sans doute moins forte mais elle se poursuit.

Dans le secteur des appartements, la dépression reste profonde.

Il y a 25,6 % de diminution des demandes pour les immeubles de 4 à 7 niveaux et 52 % de diminution pour les immeubles de 8 à 12 niveaux. Pour les immeubles de plus de 11 étages, la diminution est de 90 %.

Ceci résulte sans doute du fait que les propriétaires d'appartements disposaient d'un stock important, qui a dû être écoulé avant que ne soit entamée la construction de nouveaux immeubles.

Il y a cependant certains motifs de réconfort.

Si l'on n'examine le seul mois de juin par rapport au mois de mai 1982, on observe une hausse globale de 10 %. Traditionnellement le mois de juin donne lieu à une hausse des autorisations de bâtir. Or, en juin dernier, cette hausse fut légèrement plus importante que celle de juin 1981. Sur le plan régional, la répartition de ces mouvements reste cependant très inégale : moins 24,6 % à Namur et moins 10,7 % en Brabant mais plus 23,4 % en Flandre orientale par exemple.

Enfin une autre statistique peut retenir l'intérêt, il s'agit du rapport refus/autorisations de permis de bâtir. Il a tendance à augmenter, sauf à Bruxelles où il régresse.

En Wallonie, ce rapport est passé de 1973 à 1981 de 8,35 % à 10,65 %.

En Flandre, il est passé de 9,24 % à 12,34 % tandis qu'à Bruxelles, il est tombé de 7,2 % à 4,02 %.

Pour l'ensemble du pays, cet accroissement apparent du niveau de sévérité de l'administration de l'urbanisme serait motivé à la fois par le fait que les prescriptions des plans de secteur sont plus contraignantes que la réglementation antérieure et aussi par l'analyse plus fouillée des dossiers résultant de la diminution du nombre des demandes introduites.

Question :

Comment s'explique le retard dans le dépôt du budget ?

Réponse :

Le Gouvernement ne s'est installé qu'en décembre 1981 et il a voulu recommencer l'élaboration du budget pour faire des économies.

De bouwsector geeft de onderstaande ontwikkeling te zien

De officiële en definitieve statistieken over het eerste semester 1982 betreffende de uitreiking van de bouwvergunningen, zoals die door het hoofdbestuur voor stedenbouw en ruimtelijke ordening werden opgemaakt zijn zopas bij de Minister van Openbare Werken binnengekomen.

Daaruit blijkt een duidelijke toeneming van de bouw-aanvragen en dito vergunningen voor niet-residentiële gebouwen (industrie, handel, administratie) die in de loop van het eerste semester t.a.v. de overeenkomstige periode van 1981 werden toegestaan. De stijging bedraagt 8 %.

Ofschoon de toestand beter is in de sector industriële en handelsgebouwen, houdt de achteruitgang aan wat de woningbouw betreft.

Tijdens de eerste zes maanden van 1982 werden aldus 9.387 bouwvergunningen uitgereikt voor woningen met 1 tot 3 verdiepingen, zijnde 13,3 % minder dan tijdens dezelfde periode van 1981. De achteruitgang is wellicht minder hevig doch de tendens houdt aan.

Wat de appartementen betreft is de inzinking nog altijd zeer ernstig.

De aanvragen voor gebouwen met 4 tot 7 niveaus daalden met 25,6 % en die voor gebouwen met 8 tot 12 niveaus met 52 %. Voor de gebouwen met meer dan 11 verdiepingen bedroeg de daling 90 %.

Een en ander vloeit wellicht voort uit het feit dat de eigenaars van appartementsgebouwen over een aanzienlijke stock beschikten waarvoor afnemers moesten worden gevonden alvorens men opnieuw kan beginnen te bouwen.

Er zijn echter een paar redenen om de toestand minder donker in te zien.

Als men alleen de maand juni beschouwdt in vergelijking met de maand mei 1982, constateert men een globale stijging met 10 %. De maand juni geeft traditioneel aanleiding tot een toeneming van het aantal bouwvergunningen. In juni nl. was die toename echter aanzienlijker dan in juni 1981. Op gewestelijk vlak blijft de spreiding evenwel zeer ongelijk : min 24,6 % te Namen en min 10,7 % in Brabant, doch plus 23,4 % in Oost-Vlaanderen b.v.

Ook een andere statistiek is niet van belang ontbloomt : het betreft de verhouding tussen weigeringen en toestemmingen op het stuk van bouwvergunningen. Die verhouding vertoont een stijgende tendens behalve te Brussel waar zij daalt.

In Wallonië is die verhouding tussen 1973 en 1981 gestegen van 8,35 % tot 10,65 %.

In Vlaanderen steeg zij van 9,24 % tot 12,34 % terwijl zij te Brussel van 7,2 tot 4,02 % daalde.

Voor het gehele land zou die blijkbaar toenemende strengheid van de zijde van de stedenbouwkundige administratie te wijten zijn aan het feit dat de voorschriften van de gewestplannen strikter zijn dan die van de vroegere wetgeving, alsmede aan het feit dat de dossiers aandachtiger worden uitgepluisd want als er minder aanvragen worden ingediend kan daar meer tijd voor worden uitgetrokken.

Vraag :

Waarom is de begroting zo laat ingediend ?

Antwoord :

De Regering is slechts in december 1981 gevormd en zij heeft de begroting willen herwerken om besparingen te verwezenlijken.

Le budget a donc à nouveau été établi en avril 1982 et c'est là la raison de son dépôt tardif.

Question :

Comment se fait-il que les programmes physiques aient paru dans la presse avant que le Parlement fût au courant ?

Réponse :

Le Ministre regrette cette situation. Les programmes physiques repris dans les journaux sont normalement les propositions de l'administration qui, par des fuites au niveau de celle-ci, sont parfois déjà publiées dans les journaux avant même que le Ministre les ait reçues.

La lutte contre ces fuites n'est pas facile et l'on fait tout ce qui est nécessaire pour les éviter le plus possible.

Question :

Un crédit est-il prévu pour l'achat d'œuvres d'art par le département ? Les artistes également subissent la crise.

Réponse :

Il n'existe pas d'article spécifique au budget pour la réalisation d'œuvres d'art. Mais, lorsque la Commission des Arts et des Arts et Métiers a décidé, de commun accord avec les administrations concernées, que le placement ou l'intégration d'une ou plusieurs œuvres d'art est nécessaire, les Travaux publics s'adressent à des artistes de toutes disciplines.

Les crédits nécessaires sont imputés aux articles du budget correspondant à l'ouvrage d'art ou immeuble pour lequel ils sont destinés.

Depuis la réinstallation de ladite Commission sous la présidence du Ministre, environ 17 millions de F ont déjà été réservés à des œuvres d'art.

Question :

Le Ministre a déclaré qu'aucun recrutement ne se ferait en 1982. Cette déclaration est en contradiction avec une réponse qu'il a donnée dans le *Bulletin des Questions et Réponses parlementaires* (1).

Réponse :

1) Il y a eu effectivement des recrutements en 1982, mais suite à des autorisations accordées en 1981; la mise à la disposition tardive des lauréats par le Secrétariat permanent au Recrutement explique l'apparente contradiction avec la réponse donnée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*.

De begroting is bijgevoeld opnieuw opgesteld in april 1982 wat dan ook de reden is van het laattijdig indienen.

Vraag :

Hoe komt het dat de fysische programma's in de pers verschenen zijn vooraleer het Parlement ingelicht werd ?

Antwoord :

De Minister betreurt deze toestand. De fysische programma's die in de pers voorkomen, zijn normaal de voorstellen van de administratie, welke door lekken bij dezelfde administratie in de pers verschijnen zelfs zonder dat de Minister de voorstellen reeds ontvangen heeft.

Het voorkomen van lekken is niet eenvoudig en alles zal in het werk gesteld worden om deze zoveel mogelijk te vermijden.

Vraag :

Is een krediet uitgetrokken voor de aankoop van kunstwerken door het departement ? Ook voor de kunstenaars is het crisistijd.

Antwoord :

Op de begroting komt geen speciaal artikel voor om de uitvoering van kunstwerken te dekken. Wanneer de Commissie voor de Kunst en de Kunsten en Ambachten, in overleg met de betrokken administraties, beslist heeft dat een of meer kunstwerken moeten worden geplaatst of ingewerkt, wendt het Ministerie van Openbare Werken zich tot kunstenaars uit de diverse takken van kunst.

De vereiste kredieten worden uitgetrokken op de artikelen van de begroting waarop de werken of de gebouwen waarvoor ze moeten dienen, voorkomen.

Sinds genoemde Commissie onder het voorzitterschap van de Minister opnieuw geïnstalleerd is, werd reeds zowat 17 miljoen F aan kunstwerken besteed.

Vraag :

Volgens de verklaring van de Minister zullen in 1982 helemaal geen personeelsleden worden aangeworven. Zulks is in strijd met een antwoord dat verschenen is in het *Bulletin van parlementaire Vragen en Antwoorden* (1).

Antwoord :

1) In 1982 werden wel personeelsleden aangeworven, maar dit gebeurde op grond van machtigingen die in 1981 werden verleend; de schijnbare tegenstrijdigheid tussen de verklaring van de Minister en het in bedoeld *Bulletin* verschenen antwoord is te wijten aan het feit dat het Vast Wervingssecretariaat de geslaagde sollicitanten met vertraging ter beschikking heeft gesteld.

(1) Réponse à une question de M. Vanvelthoven n° 135 du 26 mai 1982, *Bull. Questions et Réponses*, Chambre, n° 26 de 1981-1982, p. 1907.

(1) Antwoord op een vraag van de heer Vanvelthoven, n° 135 van 26 mei 1981, *Bull. Vragen en Antwoorden*, Kamer, n° 26 van 1981-1982, blz. 1907.

2) Aucune autorisation de recrutement n'a été accordée en 1982, sauf en ce qui concerne un projet C. S. T. n° 14.438 « Région wallonne-Logement » introduit auprès du Ministre de l'Emploi et du Travail (35 recrutements prévus dont 31 réalisés).

3) Conformément à la loi du 22 décembre 1977 relative aux propositions budgétaires 1977-1978 et plus particulièrement au stage des jeunes, les recrutements des jeunes stagiaires se sont poursuivis en 1982, dans les limites du quota autorisé (2 % des effectifs). Effectifs actuels : $69 + 71 = 150 +$ (recrutement en cours).

Il faut noter que la régionalisation a limité à 154 le nombre de stagiaires pouvant être occupés par le département.

Question :

Le budget affecte des crédits de plus de 39 millions à une allocation spéciale de productivité en faveur des ingénieurs civils et autres membres du personnel technique. Cette prime a été instaurée à l'époque pour encourager un certain nombre de fonctionnaires appelés à fournir effectivement un effort particulier. Les dépenses de capital et les possibilités de crédit étant diminuées, il est probable que la productivité diminuera également.

Cette prime de productivité doit-elle être considérée comme un droit acquis ?

Réponse :

La matière précitée est réglée par l'arrêté royal du 14 janvier 1969 relatif à des primes de productivité en faveur des ingénieurs civils du Ministère des Travaux publics.

Une commission interdépartementale a été créée auprès des Services du Premier Ministre en vue d'étendre ces primes à d'autres grades.

Etant donné qu'à ce jour, le Ministre de la Fonction publique n'a pas encore arrêté d'autre réglementation en la matière, les dispositions de l'arrêté royal du 14 janvier 1969 précité sont encore applicables.

Question :

Pourquoi la commission interministérielle sur l'affichage et la publicité ne se réunit-elle plus alors qu'il s'agit de faire appliquer une excellente législation ?

Combien de membres comprend la nouvelle commission et quels sont ses frais de fonctionnement ?

Réponse :

Depuis 1957, la commission consultative interministérielle d'affichage et de publicité joue un rôle important. En effet, elle est chargée de donner au Ministre son avis sur toutes les questions relatives à l'application de la réglementation en matière d'affichage et de publicité.

Afin de lui permettre de fonctionner normalement, plusieurs membres représentant les Ministres concernés viennent d'être désignés récemment.

Le Ministre est représenté par le directeur général de l'administration de l'urbanisme.

2) Voor 1982 werd geen enkele machtiging tot aanwerven verleend, behalve voor wat betreft het B. T. K.-project n° 14 438 « Waals Gewest-Huisvesting » dat bij de Minister voor Arbeid en Tewerkstelling werd ingediend (op de 35 voorziene aanwervingen zijn er reeds 31 gebeurd).

3) Overeenkomstig de wet van 22 december 1977 betreffende de begrotingsvoorstellen 1977-1978 en meer in 't bijzonder de jongerenstage werd de aanwerving van jonge stagiairs in 1982 verder gezet binnen de perken van de toegelaten quota (2 % van het personeelsbestand). De huidige personeelsbezetting ziet er als volgt uit : $69 + 71 = 150 +$ (aan de gang zijnde aanwervingen).

Opgemerkt zij dat het aantal stagiairs dat door het departement mag worden aangeworven, ingevolge de gewestvorming tot 154 werd beperkt.

Vraag :

Op de begroting wordt een krediet van ruim 39 miljoen uitgetrokken voor een bijzondere produktiviteitsstoeleage aan de burgerlijke ingenieurs en andere leden van het technisch personeel. Die premie werd destijds ingevoerd als aansporing tot extra inzet toen van een aantal ambtenaren inderdaad zeer veel werd geleverd. Nu de kapitaalsuitgaven en kredietmogelijkheden verminderen, zal wellicht ook de produktiviteit verlagen.

Moet die produktiviteitspremie beschouwd worden als een « verworven recht » ?

Antwoord :

Het koninklijk besluit van 14 januari 1969 betreffende produktiviteitspremies ten gunste van de burgerlijke ingenieurs bij het Ministerie van Openbare Werken regelt voormelde aangelegenheid.

Bij de Diensten van de Eerste Minister werd een interdepartementale commissie opgericht tot uitbreiding van voormelde premies tot andere graden.

Gezien tot heden geen andere reglementering terzake door de Minister van het Openbaar Ambt werd vastgesteld, zijn de bepalingen van voormeld koninklijk besluit van 14 januari 1969 nog steeds van toepassing.

Vraag :

Waarom vergadert de interministeriële commissie voor aanplakken en publiciteit niet meer, terwijl het hier de uitvoering betreft van een voortreffelijke wettekst ?

Hoeveel leden telt de nieuwe commissie en hoeveel belopen de werkingskosten ?

Antwoord :

De adviserende interministeriële commissie voor aanplakken en publiciteit speelt sedert 1957 een belangrijke rol. Deze is er immers mee belast de Minister een advies te verstrekken over alle vragen betreffende de toepassing van de reglementering inzake het aanplakken en reclame.

Teneinde haar in staat te stellen normaal te fungeren, werden onlangs verschillende leden aangesteld die de betrokken Ministers vertegenwoordigen.

De Minister is er vertegenwoordigd door de directeur generaal van het Bestuur van de Stedebouw.

Question :

Pourquoi y a-t-il tellement de décomptes en matière de travaux ? N'est-ce pas parce que l'étude préalable n'a pas été assez fouillée ?

Réponse :

Dans le passé, il y avait beaucoup de décomptes, faute d'une étude bien élaborée. Heureusement, cela arrive de moins en moins.

Beaucoup de décomptes sont dus à des changements de projets ou à la survenance d'événements imprévisibles au moment de l'élaboration des cahiers des charges.

Question :

Quels sont les frais de gestion afférents à la Commission des litiges ?

Réponse :

Puisque les onze membres permanents de la Commission des litiges ne perçoivent aucun avantage, financier ni autre, les frais de gestion sont nuls.

Question :

Un crédit de 2 millions est prévu pour l'impression des *Annales des Travaux publics*.

Ce montant semble fort élevé. N'y aurait-il pas lieu d'augmenter la publicité pour couvrir les frais ?

Réponse :

Le montant prévu couvre tout juste les frais d'impression et de photogravure, les droits d'auteurs et les frais d'exploitation.

La publicité est au bénéfice de l'imprimeur, ce qui explique d'ailleurs le prix très bas remis pour l'impression.

Les *Annales des Travaux publics* forment un recueil de documents scientifiques et techniques de très haut niveau, apprécié aussi bien en Belgique qu'à l'étranger.

Question :

Que recouvre l'allocation prévue à l'article 8 ?

Réponse :

L'allocation exceptionnelle accordée par l'article 8 du budget a été instaurée lorsque la comptabilité du Fonds des Routes a été reprise par le service de la comptabilité du département. Il s'agissait d'une mesure transitoire en attendant une adaptation du cadre des services généraux tenant notamment compte de l'élargissement de la mission du service comptabilité. Toutefois, il n'a pas encore été possible d'en arriver à un nouveau cadre pour le service concerné.

Vraag :

Waarom zijn er zoveel misrekeningen als het om werken gaat ? Is dat niet omdat de voorafgaande studie niet nauwkeurig genoeg was ?

Antwoord :

Ofschoon dat in het verleden wel het geval was omdat de projecten niet voldoende werden voorbereid, neemt het aantal misrekeningen thans bestendig af.

Veel van die misrekeningen vinden hun oorsprong in het feit dat de projecten veranderen en dat er soms feiten voorvallen die bij het opmaken van de bestekken niet te voorzien waren.

Vraag :

Hoeveel bedragen de beheerskosten van de Commissie voor de geschillen ?

Antwoord :

Aangezien de elf vaste leden van de Commissie voor de geschillen geen enkel financieel of ander voordeel hebben, zijn er geen beheerskosten.

Vraag :

Een krediet van 2 miljoen is uitgetrokken voor het drukken van de *Annalen van Openbare Werken*.

Dat bedrag lijkt tamelijk hoog. Zou het niet beter zijn de reclame te vermeerderen om het drukken te bekostigen ?

Antwoord :

Het bedrag dekt juist de drukkosten en de kosten voor fotogravure, de auteursrechten en de exploitatiekosten.

Reclame is een winstpost voor de drukker, hetgeen trouwens de uiterst lage prijs voor het drukken verklaart.

De *Annalen van Openbare Werken* vormen een bundel van wetenschappelijke en technische dokumenten van zeer hoog niveau, die zowel in België als in het buitenland gewaardeerd wordt.

Vraag :

Wat omvat de toelage waarvan sprake in artikel 8 ?

Antwoord :

De bijzondere toelage die wordt toegekend door artikel 8 van de begroting, werd ingevoerd toen de boekhouding van het Wegenfonds werd overgenomen door de dienst boekhouding van het departement. Het ging om een overgangsmaatregel in afwachting van een aanpassing van de personeelsformatie van de Algemene diensten waarbij met name rekening wordt gehouden met de uitbreiding van de opdracht van de boekhoudkundige dienst. De nieuwe personeelsformatie van de betrokken dienst kwam echter nog niet tot stand.

Question :

A l'article 12.23 du budget, un crédit de 2 millions de F est prévu pour la Commission d'écologie alors que le Bureau des Ponts n'a que 2,5 millions de F.

N'y a-t-il pas une disproportion entre ces deux montants ?

Réponse :

Le programme justificatif du budget indique que le crédit de 5 millions prévu en 1982 est réparti de la manière suivante

- Bureau des Ponts : 2,5 millions de F.
- A. E. E. : 500 000 F.
- Commission d'écologie : 2 millions de F.

Ce crédit sert uniquement à couvrir des frais d'étude.

Il ne faut pas perdre de vue que le Bureau des Ponts dispose de laboratoires équipés pour la réalisation d'études ou d'essais.

La Commission d'écologie quant à elle fait appel, le cas échéant, à des groupes extérieurs, le plus souvent universitaires, lorsqu'elle juge utile la réalisation d'une étude.

2. Routes et pistes cyclables

a) En général

Question :

En 1980, un montant de 2,8 milliards prélevé sur le produit d'une partie de la taxe de circulation majorée a été affecté au Fonds des routes. En 1981, ce montant était de 2,9 milliards. Or, aucune affectation semblable n'est prévue pour 1982.

Est-ce conforme à la promesse faite par le Gouvernement ?

Réponse :

Dans le projet de budget initial pour 1982, un montant de 3 100 000 000 F, soit en l'espèce une partie de la taxe de circulation majorée, était prévu au Titre IV, à l'article 66.05 B « Recettes affectées au Fonds des routes ».

Il a été décidé par la suite d'ajouter ce montant à la dotation budgétaire du Ministère des Travaux publics au profit des Fonds des routes (cf. Titre I, art. 41.01).

Cette modification résulte principalement d'une volonté d'en revenir à plus d'orthodoxie, c'est-à-dire de diminuer les cas d'affectation de recettes, et, accessoirement, d'un souci de facilité et de considérations pratiques.

Quoi qu'il en soit, le Gouvernement a tenu sa promesse, quoiqu'indirectement, en majorant de 3 100 000 000 F la dotation du Ministère des Travaux publics au profit du Fonds des routes.

Question :

Si l'on additionne les nouveaux crédits d'engagement prévus pour les autoroutes et les routes nationales, on constate que, sur un total de 21,3 milliards, 12 milliards seront consacrés à des travaux à effectuer en Wallonie, 6,9 milliards à des travaux à réaliser en Flandre et 2,3 milliards à des travaux prévus pour Bruxelles.

Vraag :

In artikel 12.23 van de begroting wordt een krediet van 2 miljoen F uitgetrokken voor de Commissie ecologie terwijl het Bruggenbureau slechts 2,5 miljoen F heeft.

Is er geen wanverhouding tussen die beide bedragen ?

Antwoord :

In het verantwoordingsprogramma van de begroting wordt gezegd dat het voor 1982 uitgetrokken krediet als volgt verdeeld wordt :

- Bruggenbureau : 2,5 miljoen F.
- B. E. E. : 500 000 F.
- Commissie ecologie : 2 miljoen F.

Dat krediet is alleen bedoeld om de studiekosten te dekken.

Men mag evenwel niet uit het oog verliezen dat het Bruggenbureau beschikt over laboratoria die uitgerust zijn om studies of proefnemingen te verrichten.

De Commissie ecologie doet desgevallend een beroep op buitenstaanders, in de meeste gevallen universitaires, wanneer zij de realisatie van een studie nuttig acht.

2. Wegen en fietspaden

a) In het algemeen

Vraag :

In 1980 werd 2,8 miljard aan het Wegenfonds toegewezen uit de ontvangsten van een deel van de verhoogde verkeersbelasting. In 1981 was dit 2,9 miljard. Voor 1982 is terzake geen enkel ontvangst voorzien.

Is dit in overeenstemming met de gedane regeringsbelofte ?

Antwoord :

In het oorspronkelijk begrotingsontwerp voor 1982 was er 3 100 000 000 F voorzien, in Titel IV, tegenover het artikel 66.05 B « ontvangsten toegewezen aan het Wegenfonds », in casu een deel van de verhoogde verkeersbelasting.

Naderhand werd er besloten voornoemd bedrag te voegen bij de budgettaire dotatie van het Ministerie van Openbare Werken ten voordele van het Wegenfonds (zie titel I, art. 41.01).

Bedoelde wijziging werd hoofdzakelijk gedaan in een geest van terugkeer tot meer orthodoxie, t.t.z. om de gevallen van geaffecteerde ontvangsten te verminderen, en in subsidiaire orde gemakshalve en om praktische redenen.

Wat er ook van zij, de regeringsbelofte werd gehouden, alhoewel onrechtstreeks, door de dotatie van Openbare Werken ten voordele van het Wegenfonds te verhogen met een bedrag van 3 100 000 000 F.

Vraag :

De optelling van nieuwe vastleggingskredieten voor autosnelwegen en rijkswegen leert dat op een totaal van 21,3 miljard, voor 12 miljard werken voorzien zijn in Wallonië tegen 6,9 miljard voor Vlaanderen en 2,3 miljard voor Brussel.

Le Fonds des routes a repris des associations intercommunales pour la construction d'autoroutes, qui ont été dissoutes, des programmes représentant 5,4 milliards pour la Wallonie contre 2,5 milliards pour la Flandre.

Peut-on expliquer ces disparités ?

Bien que toutes les études réalisées montrent que les besoins objectifs des provinces flamandes en ce qui concerne la modernisation du réseau routier sont plus importants, la Wallonie reçoit 5,7 milliards sur un total de 9,3 milliards, tandis que les provinces flamandes doivent se contenter de 3,5 milliards. Le Ministre n'estime-t-il pas que les montants des crédits alloués sont en relation inverse par rapport aux besoins ?

Réponse :

Il y a lieu de rappeler tout d'abord qu'une répartition équilibrée des investissements est observée entre les trois régions au niveau du budget des Travaux publics pris dans sa globalité (routes, voies hydrauliques, bâtiments).

Or, il faut reconnaître qu'en Flandre, les besoins en matière de voies hydrauliques (infrastructures portuaires notamment) sont plus importants qu'en matière de routes. En effet, le réseau autoroutier est déjà très largement développé, ce qui n'est pas le cas en Wallonie où plusieurs axes importants doivent encore être construits (E9, E40, A8).

De plus, contrairement à ce qui est affirmé, les besoins en entretien et modernisation des routes existantes sont plus importants en Wallonie qu'en Flandre étant donné que le réseau est plus ancien et donc en moins bon état.

Il convient de tenir compte également du fait qu'une infrastructure routière coûte nettement plus cher en Wallonie qu'en Flandre.

Enfin, il faut rappeler que jusqu'en 1975, la répartition des crédits d'investissement routiers a été favorable à la Région flamande.

b) Pistes cyclables

Question :

Est-il prévu que, dans les agglomérations, les pistes cyclables forment un réseau continu ?

Pourquoi ne pas prévoir davantage de pistes cyclables en site propre ou de voies alternatives pour ces pistes ?

Réponse :

Ce problème est examiné de plus près depuis quelques années seulement. Déjà beaucoup d'efforts sont faits mais il faudra encore plus d'attention, non seulement pour créer des pistes cyclables alternatives et en site propre, mais aussi pour établir des plans généraux pour les pistes cyclables, surtout dans les environs des villes.

Question :

La réalisation de pistes cyclables ne nécessite pas toujours des expropriations coûteuses mais requiert souvent un choix entre le vélo et l'automobile, car prévoir une piste cyclable diminue la part de la chaussée disponible pour les voitures.

Est-ce l'Etat, les communautés ou les régions qui doivent réaliser les pistes cyclables ?

Het wegefonds heeft van de ontbonden intergemeentelijke verenigingen voor autosnelwegen programma's overgenomen ten bedrage van 5,4 miljard voor Wallonië tegen 2,5 miljard voor Vlaanderen.

Bestaat hiervoor enige uitleg ?

Ofschoon iedere studie uitwijst dat de objectieve behoeften in de Vlaamse provincies voor wat betreft het moderniseren van het rijkswegennet groter zijn, gaat op een totaal van 9,3 miljard 5,7 miljard naar Wallonië tegen slechts 3,5 miljard voor de Vlaamse provincies. Meent de Minister niet dat deze kredieten in tegengestelde verhouding zijn tot de behoeften ?

Antwoord :

Er zij vooreerst aan herinnerd dat een evenwichtige verdeling van de investeringen wordt nageleefd tussen de drie Gewesten op het vlak van de begroting van Openbare Werken als geheel (wegen, waterwegen, gebouwen).

Ook zij toegegeven dat in Vlaanderen de behoeften inzake waterwegen (met name de haveninfrastructuur) belangrijker zijn dan inzake wegen. Het autosnelwegennet is immers reeds ruim ontwikkeld, wat niet het geval is in Wallonië, waar verschillende belangrijke assen nog dienen aangelegd te worden (E9, E40, A8).

Bovendien, en in tegenstelling tot wat wordt gemeend, zijn de behoeften qua onderhoud en modernisering van de bestaande wegen nijpender in Wallonië dan in Vlaanderen omdat het net ouder is en dus in minder goede staat.

Er moet eveneens rekening worden gehouden met het feit dat een wegeninfrastructuur beduidend duurder is in Wallonië dan in Vlaanderen.

Tenslotte zij eraan herinnerd dat tot 1975 de verdeling van de investeringskredieten op het niveau van de wegen gunstiger uitviel voor het Vlaamse gewest.

b) Rijkswielpaden

Vraag :

Vormen de rijkswielpaden in de agglomeraties een aaneensluitend net ?

Waarom worden niet meer volledig van de rijbaan gescheiden of alternatieve rijkswielpaden aangelegd ?

Antwoord :

Dat vraagstuk wordt pas sedert enkele jaren aandachtiger onderzocht. Er worden reeds veel inspanningen geleverd maar er dient nog veel te worden gedaan; zo dienen niet alleen volledig van de rijbaan gescheiden en alternatieve rijkswielpaden te worden aangelegd, doch ook algemene plannen voor rijkswielpaden, vooral in de omgeving van de steden, te worden opgemaakt.

Vraag :

De aanleg van fietspaden vergt niet altijd dure onteigeningen maar impliceert vaak een keuze tussen de fiets en de auto. Wanneer men een fietspad creëert, vermindert men het gedeelte van de weg dat uitsluitend voor de voertuigen bestemd is.

Moeten de fietspaden aangelegd worden door de Staat, de gemeenschappen of de gewesten ?

De nombreuses communes rurales également souhaitent la réalisation de pistes cyclables car les routes secondaires sont souvent dangereuses pour le cycliste. Le département a-t-il un programme pour 1981, 1982 et 1983 ?

Réponse :

Le département n'est compétent que pour l'aménagement des pistes cyclables le long des routes de l'Etat. En exécution de l'extension de la loi sur le Fonds des Routes, il peut également construire des pistes cyclables sur le domaine des communes et provinces, pour autant que ces pistes cyclables viennent en lieu et place de pistes le long d'une route de l'Etat.

En ce qui concerne le programme, les pistes cyclables figuraient dans les propositions 1982 pour la tranche sélective. Comme ces propositions ont dû être revues et que les pistes cyclables ne pouvaient plus y figurer, il a fallu les reprendre sous l'article 533.01 du budget.

Ce changement a demandé du temps, ce qui explique que le programme soumis reprend déjà les pistes cyclables pour la région wallonne, mais pas encore pour la région flamande.

Pour cette région, le Ministre se propose de réaliser le programme suivant :

— RN8	— Hal-Enghien, entre les km 18,4-21,4 (y compris des travaux de modernisation — halte pour autobus et zone de parquage) ...	12,9 M
— RN9 à Dilbeek	— chaussée de Ninove — Tunnel pour cyclistes ...	12,7 M
— RN10 à Asse	(y compris l'aménagement d'un carrefour) ...	6,6 M
— RN281	— Vilvorde — avenue de la Woluwe ...	3,6 M
— RN254	— Melsbroek - Steenokkerzeel (y compris travaux de modernisation) ...	27,1 M
— RN23	— Tronçon 12 — Nieuwrode ...	5,8 M
— RN10	— Asse-Affligem ...	5 M
— RN71	— Blauwe Toren-Blankenberge ...	56 M
— RN71	— Kooigem ...	32 M
— RN71	— Zwevezele-Pittem ...	27 M
— RN14	— Wijnegem-Schilde ...	3,6 M
— RN102	— Meerhout-Eindhoutsebaan ...	3,4 M
— RN53	— Wuustwezel-Brecht (1 ^{re} partie) ...	8,7 M
— RN24	— Merksplas-Turnhout (2 ^{me} partie) ...	15 M
— RN213	— Putte-Kapellen ...	10 M
— RN240	— Lille-Gierle ...	26 M
— RN20	— Geel-Geel ten Aart ...	13 M
— RN24	— Balen-Leopoldsburg ...	10 M
— RN219	— Zwijndrecht — dédoublement de la piste cyclable ...	2 M
— RN60	— Aalst-Gijzegem ...	7 M
— RN14	— St-Denijs-Westrem-Deinze ...	10 M
— RN10	— Maldegem — piste cyclable le long des rampes d'accès du pont de chemin de fer ...	4 M
— RN14	— Lokeren — dédoublement de la piste cyclable ...	14 M
— RN725	— Gand (1 ^{re} partie) ...	27 M
— RN462	— Maaseik-Kinrooi ...	11 M
— RN17	— Maaseik ...	6 M
— RN25	— Tessenderlo ...	7 M
— RN454	— Grand ring Hasselt - LUC (1 ^{re} partie) ...	20 M
— RN454	— Herk-de-Stad-Stevoort (2 ^{me} partie) ...	54 M
— RN19	— Helchteren-Meeuwen (1 ^{re} partie) ...	19 M
— RN19	— Heusden ...	23 M

Heel wat landelijke gemeenten wensen eveneens fietspaden aan te leggen, want de secundaire wegen zijn vaak gevaarlijk voor fietsers. Beschikt het departement terzake over een programma voor 1981, 1982 en 1983 ?

Antwoord :

Het departement is enkel bevoegd voor de aanleg van fietspaden langs de rijkswegen. In uitvoering van de uitbreiding van de wet op het Wegenfonds kan het departement eveneens fietspaden aanleggen op het grondgebied van gemeenten en provincies, op voorwaarde dat die fietspaden in de plaats komen van fietspaden langs rijkswegen.

Wat het programma nu betreft, komt de aanleg van de fietspaden voor in de voorstellen 1982 m.b.t. de selectieve tranche. Aangezien deze voorstellen moesten herzien worden en de fietspaden er niet meer mochten in voorkomen, moesten ze worden opgenomen onder artikel 533.01 van de begroting.

Die verandering vergde tijd. Daarom herneemt het voorliggende programma al wel de fietspaden voor het Waalse, maar nog niet voor het Vlaamse landsdeelte.

Voor dat gewest stelt de Minister volgend programma voor :

— RW8	— Halle-Edingen, tussen de km 18,4-21,4 (met inbegrip van de moderniseringswerken — bus-halte en parkeerzone) ...	12,9 M
— RW9 te Dilbeek	— Ninooftsesteenweg — Tunnel voor fietsers ...	12,7 M
— RW10 te Asse	(met inbegrip van de aanleg van een kruispunt) ...	6,6 M
— RW281	— Vilvoorde-Woluweaan ...	3,6 M
— RW254	— Melsbroek-Steenokkerzeel (met inbegrip van moderniseringswerken) ...	27,1 M
— RW23	— Vak 12 — Nieuwrode ...	5,8 M
— RW10	— Asse-Affligem ...	5 M
— RW71	— Blauwe Toren-Blankenberge ...	56 M
— RW71	— Kooigem ...	32 M
— RW71	— Zwevezele-Pittem ...	27 M
— RW14	— Wijnegem-Schilde ...	3,6 M
— RW102	— Meerhout-Eindhoutsebaan ...	3,4 M
— RW53	— Wuustwezel-Brecht (1 ^e deel) ...	8,7 M
— RW24	— Merksplas-Turnhout (2 ^e deel) ...	15 M
— RW213	— Putte-Kapellen ...	10 M
— RW240	— Lille-Gierle ...	26 M
— RW20	— Geel-Geel ten Aart ...	13 M
— RW24	— Balen-Leopoldsburg ...	10 M
— RW219	— Zwijndrecht — verdubbeling van het fietspad ...	2 M
— RW60	— Aalst-Gijzegem ...	7 M
— RW14	— St-Denijs-Westrem-Deinze ...	10 M
— RW10	— Maldegem — fietspad langs op-rit van de spoorwegbrug ...	4 M
— RW14	— Lokeren — verdubbeling van het fietspad ...	14 M
— RW725	— Gent (1 ^e fase) ...	27 M
— RW462	— Maaseik-Kinrooi ...	11 M
— RW17	— Maaseik ...	6 M
— RW25	— Tessenderlo ...	7 M
— RW454	— Grote ring Hasselt - LUC (1 ^e deel) ...	20 M
— RW454	— Herk-de-Stad-Stevoort (2 ^e deel) ...	54 M
— RW19	— Helchteren-Meeuwen (1 ^e deel) ...	19 M
— RW19	— Heusden ...	23 M

Il est clair qu'en fonction de ce programme, les autres postes des différentes provinces concernées devront être revus.

Question :

Une lettre datée d'octobre 1981 indiquait la nécessité d'aménager une piste cyclable le long de la R.N. 197 entre Loppem et Bruges et chargeait l'administration d'examiner la possibilité d'aménager cette piste entre la R.N. 905 et l'autoroute E5. De petites adaptations seraient apportées jusqu'à l'Astridlaan. Des pistes cyclables en site propre seraient prévues jusque derrière la gare de Bruges.

Où en est ce projet et quand sera-t-il exécuté ?

Réponse :

Selon le projet de programme établi dans le cadre de la programmation triennale des investissements publics 1983-1984-1985, l'aménagement de pistes cyclables le long de la R. N. 197 Bruges-Loppem est prévu pour 1984.

c) Sécurité et économie d'énergie

Question :

A la suite de nombreux accidents, des travaux ont été effectués sur la route nationale n° 905 à Sint-Andries-Brugge afin d'accroître la sécurité des cyclistes. L'administration procéderait également à une étude concernant les piétons.

Des propositions ont-elles été formulées à ce sujet ?

Il serait également question d'utiliser des passerelles provisoires qui seraient démontées à Gand et à Bruxelles. Ces solutions provisoires permettraient d'étudier l'incidence de la réduction du nombre de signaux lumineux.

Des propositions concrètes ont-elles été présentées ?

Réponse :

Plusieurs mesures ont été mises en œuvre et d'autres sont encore à l'étude afin d'améliorer la sécurité sur la route nationale n° 905. Ainsi, des aménagements ont été apportés aux croisements entre la route nationale n° 905 et les chaussées de Torhout et de Gistel. Compte tenu du fait que la route n° 905 est un itinéraire pour le transport d'objets indivisibles, il y a lieu de prévoir une hauteur libre très importante, ce qui nécessite des rampes d'accès aux passerelles pour piétons tellement longues que l'implantation de telles passerelles devient impossible.

Des aménagements similaires sont à l'étude pour les autres croisements importants de la route n° 905.

En ce qui concerne la circulation des piétons, il a été envisagé d'installer des passerelles provisoires aux principaux croisements entre la route nationale n° 905 et les chaussées de Torhout et de Gistel. Compte tenu du fait que la route n° 905 est un itinéraire pour le transport d'objets indivisibles, il y a lieu de prévoir une hauteur libre très importante, ce qui nécessite des rampes d'accès aux passerelles pour piétons tellement longues que l'implantation de telles passerelles devient impossible.

Het spreekt vanzelf dat de andere posten van de verschillende betrokken provincies aan de hand van dit programma zullen moeten worden herzien.

Vraag :

Volgens brief van oktober 1981 bleek de aanleg van een fietspad langs de rijksweg 197 te Loppem-Brugge noodzakelijk en werd aan de administratie opdracht gegeven de mogelijkheid te onderzoeken voor de aanleg tussen de rijksweg 905 en de E5-autosnelweg. Tot de Astridlaan zouden kleine aanpassingen voorzien worden. Tot aan de achterzijde van het station Brugge zouden vrijliggende fietspaden voorzien worden.

Hoever staat het met deze aangelegenheid ? Wanneer kan de uitvoering voorzien worden ?

Antwoord :

Op het ontwerp-programma der driejaarlijkse programmering van de publieke investeringen 1983-1984-1985 is de aanleg van fietspaden langs rijksweg 197 Brugge-Loppem voorzien voor 1984.

c) Verkeersveiligheid en energiebesparing

Vraag :

Ingevolge de vele ongevallen werden op de rijksweg 905 te Sint-Andries-Brugge werken uitgevoerd ter beveiliging van het fietsverkeer. De administratie zou ook een onderzoek instellen naar het voetgangersverkeer.

Werden terzake reeds voorstellen geformuleerd ?

Verder zou gedacht worden aan het gebruik van voorlopige overbruggingen welke vrijkomen in de steden Gent en Brussel. Dank zij deze voorlopige oplossingen zou het effect van de vermindering van het aantal verkeerslichten kunnen worden nagegaan.

Werden ook op dit vlak reeds concrete voorstellen geformuleerd ?

Antwoord :

Ter verbetering van de verkeersveiligheid op de rijksweg n° 905 werden reeds zekere veiligheidsmaatregelen uitgevoerd en zijn andere ter studie. Aldus werden de kruispunten van de rijksweg n° 905 met de rijksweg n° 67 Gistelsesteenweg en de provinciale weg n° 64 Torhoutsesteenweg gewijzigd zodat de fietsers op grotere afstand komen van het rechts afslaand vracht- en autoverkeer. Het links inhalen door vrachtwagens werd over een groot gedeelte van de rijksweg n° 905 verboden en de nodige verkeersborden C 39 werden geplaatst.

Voor de andere belangrijke kruispunten van de rijksweg n° 905 zijn analoge aanpassingswerken ter studie.

Voor het voetgangersverkeer werd de mogelijkheid onderzocht om aan de kruispunten van de rijksweg n° 905 met de Gistelse- en Torhoutsesteenweg voorlopige voetgangersbruggen aan te leggen voor het dwarsen van de rijksweg n° 905. Rekening houdend met het feit dat de rijksweg n° 905 een traject uitmaakt voor vervoer van ondeelbare voorwerpen is een grote vrije hoogte boven de rijksweg n° 905 te voorzien zodat de lengte van de hellingen tot de voetgangersbruggen zo groot wordt dat de inplanting van dergelijke bruggen onmogelijk wordt.

Il faut souligner également que l'installation de passerelles pour piétons ne permettrait pas de supprimer les signaux lumineux. Il est dès lors probable que les piétons continueraient à traverser la route nationale n° 905 à niveau plutôt que d'emprunter les passerelles.

Les comptages effectués à la plupart des croisements de la route n° 905 montrent que le trafic vers les voies de droite est partout important. Les solutions provisoires susvisées ne permettraient donc pas de supprimer les signaux lumineux et il est par conséquent impossible d'étudier l'incidence de la réduction du nombre des croisements.

Question :

Ne peut-on installer, sur la voirie de l'Etat, des panneaux indiquant les embouteillages et les emplacements de parking disponibles ?

Réponse :

Les panneaux d'avertissement de formation de file sur l'E 5 permettent d'avertir les automobilistes de la formation de file ou d'accident.

Ils permettent :

- de réduire les incidents secondaires, suite à la formation de file ou à des incidents primaires;
- de réduire la perte de consommation d'énergie par un temps de parcours réduit, lorsque des incidents secondaires sont évités;
- de réduire les dégâts matériels, sinon humains, par la réduction d'incidents secondaires.

Le système actuel sera perfectionné dans le futur, de façon que l'endroit des incidents soit plus vite détecté.

Dans le domaine d'économie de carburant dans les villes, il y a coordination des feux de signalisation dans les grandes agglomérations, sur les routes de l'Etat.

La signalisation du taux d'occupation des parkings n'est pas de la compétence du Ministre; il en est de même pour la solution du problème de gêne du trafic sur le réseau des voies communales dans les villes.

Question :

Il est souhaitable que les arrêts d'autobus, implantés le long des routes nationales, le soient en dehors de la chaussée proprement dite. La circulaire du 2 avril 1975 contenait déjà des instructions en ce sens.

Combien de projets concrets sont déjà élaborés et combien doivent encore l'être ? Les crédits nécessaires ont-ils été inscrits au budget ?

Réponse :

En règle générale l'implantation d'arrêts d'autobus le long des routes nationales fait partie des travaux de modernisation de ces routes. Par conséquent il est impossible au Ministre de rendre compte du nombre de projets concrets déjà élaborés ou qui doivent encore l'être.

Tevens dient hierbij opgemerkt te worden dat bij aanleg van voetgangersbruggen, de verkeerslichten op de kruispunten moeten blijven bestaan, zodat de kans erg groot is dat de voetgangers de rijksweg n° 905 aan de oppervlakte blijven kruisen liever dan de voetgangersbruggen te gebruiken.

Uit verkeersstellingen blijkt dat op de meeste kruispunten van de rijksweg n° 905 veel afslaand verkeer is, zodat bij deze voorlopige oplossingen de verkeerslichten niet kunnen uitgeschakeld worden en het effect van de vermindering van kruispunten niet kan nagegaan worden.

Vraag :

Kunnen op de rijkswegen geen panelen worden opgesteld waarop de verkeersopstoppen worden aangekondigd en mogelijke parkeergelegenheden worden aangewezen ?

Antwoord :

Dank zij de panelen die op de E 5 voor filevorming waarschuwen, kunnen de bestuurders ervan op de hoogte worden gebracht dat er zich een file gevormd heeft of dat zich een ongeval heeft voorgedaan.

Op die manier :

- kan men ervoor zorgen dat er minder bijkomende ongevallen zijn ten gevolge van filevorming of van een eerste ongeval;
- kan het onnodige energieverbruik worden beperkt doordat een kortere weg wordt afgelegd wanneer bijkomende ongevallen worden voorkomen;
- kunnen materiële schade of zelfs letsels aan personen worden beperkt door het verminderen van het aantal bijkomende ongevallen.

Het bestaande systeem zal in de toekomst nog verbeterd worden, zodat de plaats waar zich een incident heeft voorgedaan, sneller wordt opgespoord.

Inzake brandstofbesparing in de steden is het zo dat de werking van de verkeerslichten in de grote agglomeraties op de rijkswegen gecoördineerd is.

Het melden van de bezettingsgraad van de parkeergelegenheden behoort niet tot de bevoegdheid van de Minister, evenmin als de oplossing van het probleem van het overbelaste verkeer op de gemeentewegen in de steden.

Vraag :

Het is aangewezen voor rijkswegen de autobushaltes zoveel als mogelijk buiten de eigenlijke rijbaan aan te leggen. Terzake werden reeds instructies gegeven bij omzendbrief van 2 april 1975.

Hoeveel concrete ontwerpen zijn opgesteld of moeten nog worden opgesteld ? Werden de noodzakelijke kredieten op de begroting uitgetrokken ?

Antwoord :

Het aanleggen van autobushaltes langs rijkswegen is meestal begrepen in de moderniseringswerken van deze wegen. Het is de Minister dan ook niet mogelijk uit te maken hoeveel concrete ontwerpen hieromtrent zijn opgesteld of nog moeten opgesteld worden.

Le budget ne prévoit pas de crédits spéciaux à cet effet. Par contre ces crédits sont intégrés dans les crédits pour la modernisation des routes nationales.

Question :

Le département des Travaux Publics aurait refusé son concours technique lors de la création de parkings souterrains à Charleroi. En effet, il avait été demandé de prévoir la possibilité de transformer ces parkings en « abris nucléaires ».

Le département a déclaré ne pas avoir les disponibilités budgétaires pour de telles réalisations (coût trop élevé).

Qu'en est-il ?

Réponse :

La création de parkings souterrains à Charleroi est de la compétence du Ministère des Communications.

L'Administration des Routes n'est pas concernée par ce projet.

Question :

Lors des travaux parlementaires préparatoires à la loi du 5 novembre 1976 modifiant la loi relative au fonds des routes, le ministre de l'époque s'était engagé, en concertation avec son collègue des Communications, à s'occuper sérieusement et dans de brefs délais de l'aménagement de parkings, dont l'implantation se trouverait justifiée, et qui cadreraient dans l'ensemble des investissements touristiques.

Cette matière devait d'ailleurs être examinée ultérieurement en même temps que l'extension du nombre de parkings de dissuasion donnant directement accès au réseau des transports en commun.

Où en est actuellement l'examen de cette matière ?

Réponse :

L'un des ministres précédents avait en effet eu l'intention de prendre contact avec son collègue des Communications afin de déterminer sur quelles bases légales il était possible d'autoriser le Fonds des Routes ou la Régie des Bâtiments à aménager des parkings dans les régions touristiques.

Il est cependant apparu très vite que tous les investissements de nature touristique devaient demeurer de la compétence exclusive des Communautés.

Les lois du 8 août 1980 de réformes institutionnelles ont confirmé ce point de vue.

d) *Préservation de l'environnement*

Question :

N'est-il pas possible de prévoir beaucoup plus de verdure le long des routes dans les agglomérations ?

Réponse :

Dans les agglomérations, les surfaces disponibles sont très réduites. En outre, il y a le plus souvent de multiples contraintes : trottoirs de largeur convenable, zone de parking, pistes cyclables, etc...

La zone disponible pour la plantation est donc dans de nombreux cas très limitée.

Là où la possibilité existe, le département s'efforce cependant de prévoir de la verdure et le Ministre encouragera cette initiative.

Speciale kredieten zijn hiervoor niet in de begroting opgenomen doch zijn begrepen in de kredieten voor de modernisering der rijkswegen.

Vraag :

Het departement van Openbare Werken zou technische medewerking geweigerd hebben bij de aanleg van ondergrondse parkeergelegenheden te Charleroi. Er was immers gevraagd in de mogelijkheid te voorzien om die parkeergelegenheden in atoomschuilkelders om te vormen.

Het departement van Openbare Werken heeft erop gewezen dat het niet over de budgettaire middelen beschikt voor dergelijke werken (de prijs ervan is te hoog).

Is dat zo ?

Antwoord :

De aanleg van ondergrondse parkeergelegenheden te Charleroi behoort tot de bevoegdheid van het Ministerie van Verkeerswezen.

Het bestuur der wegen heeft met dit plan niets te maken.

Vraag :

Bij de voorbereidende parlementaire werkzaamheden van de wet van 5 november 1979 tot wijziging van de wet betreffende het wegenfonds werd door de toenmalige minister de verbintenis opgenomen om in een nabije toekomst in overleg met zijn collega van Verkeerswezen ernstig werk te maken van de aanleg van verantwoorde parkeerterreinen die zouden kaderen in het geheel van toeristische investeringen.

Deze aangelegenheid zou trouwens later onderzocht worden samen met de verdere uitbouw van overstapparkings die direkt aansluiten op het net van het openbaar vervoer.

Hoever is het onderzoek thans reeds gevorderd ?

Antwoord :

Eén van de vorige ministers was inderdaad voornemens contact op te nemen met zijn collega van Verkeerswezen om uit te maken op grond van welke wettelijke grondslagen het Wegenfonds of de Regie der Gebouwen konden worden gemachtigd om parkings aan te leggen in de toeristische gebieden.

Spoedig bleek evenwel dat alle investeringen van toeristische aard uitsluitend tot de bevoegdheid van de Gemeenschappen dienden te blijven.

Dit standpunt werd bevestigd door de wetten van 8 augustus 1980 houdende hervorming van de instellingen.

d) *Milieubehoud*

Vraag :

Zou er niet veel meer groen kunnen worden aangebracht langs de wegen in de agglomeraties ?

Antwoord :

De beschikbare oppervlakte is vooral in de agglomeraties zeer beperkt. Bovendien zijn er meestal voorzieningen die in elk geval moeten worden aangelegd : voetpaden met een behoorlijke breedte, parkeerzones, fietspaden enz.

De ruimte die beschikbaar blijft voor aanplantingen is dus in veel gevallen zeer beperkt.

Daar waar zulks mogelijk is, tracht het departement niettemin groen aan te brengen en de Minister zal initiatieven in die zin aanmoedigen.

Question :

Sur l'autoroute E 10 Anvers-Bruxelles, la plantation sur la berme centrale a connu un début d'exécution. Ces travaux seront-ils poursuivis ?

Réponse :

A un certain moment, on a, en effet, envisagé de planter la berme centrale de cette autoroute. Une telle plantation créerait un bois de 40 mètres de large entre Anvers et Bruxelles. Le projet n'a cependant jamais connu un début d'exécution. Il présente plusieurs aspects négatifs.

La berme centrale est constituée par une couche de terre arable, en dessous de laquelle se trouve une couche épaisse de sable et ce, en vue de l'élargissement éventuel de l'autoroute. En outre, cette berme comporte un système de drainage.

Une plantation impliquerait l'enlèvement de la couche de sable, hypothéquant ainsi non seulement l'élargissement éventuel de l'autoroute, mais également le fonctionnement du drainage. Cela compromettrait la stabilité de l'autoroute proprement dite.

D'autre part, un bois dans la berme centrale pourrait provoquer la formation de brouillard, la chute de feuilles mortes et attirer du gibier.

Question :

Qu'est-il prévu pour les investissements en matière de réalisation de panneaux acoustiques dans la région de Charleroi ? Combien de dossiers sont-ils en cours ?

Réponse :

Sera prévu probablement en 1983 :

- 1) avenue de la Paix;
- 2) square Buisset;
- 3) Montignies-le-Tilleul (environs de la rue Vandervelde).

En 1984-1985 :

- 4) quartier Armée Française à Couillet;
- 5) tunnel de Bon Air.

Il s'agit au total de 5×8 à 10 millions, c'est-à-dire de 40 à 50 millions.

e) Divers

Question :

Qu'en est-il du projet concernant la route devant relier la route nationale 905 et la route nationale 67 dans l'arrière-port de Zeebruges ? La chaussée est interrompue entre la Herderbrug et la Zeelaan à Dudzele-Bruges.

L'étude concernant la construction d'un pont et l'aménagement d'une voie de contournement devait être achevée au début de l'année 1981.

Cette étude a-t-elle déjà été réalisée ?

Les travaux ont-ils déjà été approuvés ?

Quand est-ce que l'adjudication aura lieu ?

Réponse :

L'étude des travaux de terrassement et de voirie de la route devant relier la route nationale 905 et la route nationale 65, dans l'arrière-port de Zeebruges, est achevée.

Vraag :

Op de autoweg E 10 Antwerpen-Brussel werd een aanvang gemaakt met de aanplanting op de middenberm. Wordt dat voortgezet ?

Antwoord :

Op een bepaald ogenblik werd inderdaad overwogen de middenberm van die autoweg te beplanten. Een dergelijke beplanting zou een bos van 40 meter breed tussen Antwerpen en Brussel doen ontstaan. Het plan werd evenwel nooit uitgevoerd. Het vertoont verscheidene negatieve aspecten.

De middenberm bestaat uit een laag teelaarde waaronder zich, met het oog op de mogelijke verbreding van de autoweg, een dikke zandlaag bevindt. Bovendien omvat die berm een afwateringssysteem.

Een beplanting zou tot gevolg hebben dat de zandlaag verwijderd moet worden, waardoor niet alleen de mogelijke verbreding in het gedrang komt, maar ook de afwatering van de autoweg, die op haar beurt de stabiliteit van de autoweg zelf in gevaar brengt.

Voorts zou een bos op de middenberm mistvorming, het vallen van dode bladeren en het aantrekken van wild kunnen veroorzaken.

Vraag :

Wat zijn de plannen inzake de installatie van geluid-dempende panelen in de streek van Charleroi ? Hoeveel dossiers zijn er in omloop ?

Antwoord :

Vermoedelijke plannen voor 1983 :

- 1) avenue de la Paix;
- 2) square Buisset;
- 3) Montignies-le-Tilleul (omgeving van de rue Vandervelde).

In 1984-1985 :

- 4) Quartier Armée Française te Couillet;
- 5) tunnel de Bon Air.

In totaal gaat het om 5×8 à 10 miljoen, dus 40 tot 50 miljoen.

e) Diversen

Vraag :

Hoever staat het met de verbindingsweg tussen Rijksweg 905 en Rijksweg 67 in de achterhaven van Zeebrugge ? De rijweg wordt onderbroken tussen de Hererbrug en de Zeelaan te Dudzele-Brugge.

De studie voor het bouwen van een brug en een omleiding zou klaar zijn begin 1981.

Is deze studie reeds afgewerkt ?

Zijn deze werken reeds goedgekeurd ?

Wanneer kan de aanbesteding verwacht worden ?

Antwoord :

De studie van de grond- en wegeniswerken voor de verbindingsweg tussen de rijksweg n° 905 en de rijksweg n° 65 in de achterhaven van Zeebrugge is voltooid.

L'étude du pont devant enjamber la voie ferrée Bruges-Knokke sera achevée à la fin de cette année. Les plans d'expropriation ont été réalisés et transmis au Comité d'Achat pour l'évaluation des frais d'expropriation.

L'adjudication des travaux peut par conséquent être attendue pour le début de l'année prochaine.

Question :

a) La jonction Nord-Sud dans la province de Limbourg va-t-elle être achevée ? Où en sont les contacts avec les Pays-Bas ?

b) Où en est la jonction Est-Ouest, c'est-à-dire la liaison entre le nord de la province de Limbourg et la province d'Anvers ?

Réponse :

a) En ce qui concerne la jonction Nord-Sud dans la province de Limbourg il n'était pas possible de prévoir un crédit parce qu'à la demande d'instances locales, un nouveau tracé a été élaboré, qui ne correspond pas aux prescriptions du plan de secteur. Le cas a donc dû être soumis à l'Exécutif flamand, dont la décision est attendue.

b) Dans le cadre de la réalisation de la liaison Est-Ouest, le budget prévoit un montant de 100 millions pour la 2^{ème} phase du contournement de Mol.

En ce qui concerne la poursuite des travaux dans la direction de Lommel, les expropriations sont en cours sur le territoire de la province d'Anvers, c'est-à-dire pour la partie restante à réaliser. Sur le territoire de la province de Limbourg, les travaux sont terminés.

Question :

Quand sera entamée la construction du tunnel sous l'Escaut à Liefkenshoek, qui doit relier la zone industrielle Nord d'Anvers à la rive gauche ? Est-il envisagé de confier les travaux au secteur privé ?

Réponse :

Puisque les possibilités budgétaires sont très réduites, le Ministre fait examiner la possibilité de construire et exploiter ce tunnel sans intervention financière directe à charge du budget des Travaux publics, par un tunnel à péage.

Le Gouvernement a récemment donné son accord sur le principe mais a demandé qu'il soit fait appel à la concurrence.

Question :

Pourquoi rien n'est-il prévu dans le programme de base pour la route expresse Anvers-Knokke ?

Réponse :

Il ne faut plus de crédits pour la réalisation de cette liaison, qui sera mise en service dans le courant de l'année 1983.

Il restera seulement quelques petits travaux de parachèvement, qui ne doivent pas être prévus au budget pour 1982.

De studie van de bijhorende brug over de spoorlijn Brugge-Knokke zal einde van dit jaar voltooid zijn. De overeenstemmende onteigeningsplannen zijn opgemaakt en werden voor raming van de onteigeningskosten aan het Comité tot Aankoop overgemaakt.

De aanbesteding van deze werken kan dan ook begin volgend jaar verwacht worden.

Vraag :

a) Wordt de Noord-Zuidverbinding in de provincie Limburg afgewerkt ? Hoever staan de contacten met Nederland ?

b) Hoever staat de Oost-Westverbinding tussen het Noorden van de provincie Limburg en de provincie Antwerpen ?

Antwoord :

a) Voor de Noord-Zuidverbinding in de provincie Limburg kon geen krediet worden uitgetrokken omdat op verzoek van de plaatselijke overheid een nieuw tracé werd uitgewerkt dat niet met de voorschriften van het gewestplan overeenstemt. Het geval diende bijgevolg aan de Vlaamse Executieve te worden voorgelegd. Haar standpunt wordt ingewacht.

b) Voor de aanleg van de Oost-Westverbinding werd op de begroting een bedrag van 100 miljoen voor de tweede fase van de randweg te Mol uitgetrokken.

Voor de verdere werken in de richting Lommel zijn de onteigeningen aan de gang op het grondgebied van de provincie Antwerpen, m.a.w. voor het nog aan te leggen gedeelte. Op het grondgebied van de provincie Limburg zijn de werken voltooid.

Vraag :

Wanneer wordt een aanvang gemaakt met de bouw van de Liefkenshoektunnel onder de Schelde die het noordelijk industriegebied van Antwerpen met de Linkeroever moet verbinden ? Wordt eraan gedacht de werken aan de privé-sector toe te vertrouwen ?

Antwoord :

Omdat de budgettaire mogelijkheden beperkt zijn, heeft de Minister de mogelijkheid laten onderzoeken deze tunnel te bouwen en te exploiteren zonder rechtstreekse financiële kosten ten laste van de begroting van Openbare Werken, met name een tol-tunnel.

De Regering heeft onlangs haar principieel akkoord verleend, maar heeft gevraagd dat de concurrentie geraadpleegd wordt.

Vraag :

Waarom wordt er in het basisprogramma niets gepland voor de expresweg Antwerpen-Knokke ?

Antwoord :

Voor de aanleg van die verbinding, die in de loop van 1983 in gebruik zal worden genomen, hoeven geen kredieten meer te worden uitgetrokken. Er resten nog wel enkele kleinere opdrachten inzake afwerking, maar die hoeven niet van de begroting voor 1982 te komen.

Question :

La construction éventuelle d'une nouvelle bretelle de l'autoroute A17 Bruges-Courtrai vers Torhout, à quelques mètres d'une route existante, provoque beaucoup de remous dans les milieux agricoles. La route actuelle Ruddervoorde-Torhout peut certainement servir de voie d'accès vers Torhout.

Il existe d'autre part une proposition concernant l'aménagement d'une bretelle à hauteur de la Boute-sdreef.

Cette bretelle offrirait un accès à la fois vers Torhout et vers Zedelgem et constituerait dès lors une solution moins coûteuse.

Quelle est l'opinion du Ministre à ce sujet ?

Réponse :

La nouvelle bretelle de l'autoroute A17 en direction de Torhout, à laquelle il est fait allusion ici, figure au plan de secteur de Dixmude approuvé par l'arrêté royal du 5 février 1979.

Rejoignant l'embranchement de la R. N. 311 (contournement de Torhout) et de la route provinciale 64, cette bretelle relie non seulement Torhout à l'autoroute A17, mais aussi les localités voisines de Torhout à cet axe routier par l'intermédiaire des importantes routes nationales en direction de Torhout, à savoir la R. N. 63 Torhout-Ostende, la R. N. 63 Torhout-Roulers et la R. N. 64 Torhout-Bruges. A partir de ces routes nationales, le trafic pourrait rejoindre l'autoroute A17 sans passer par le centre de Torhout.

Si l'on construisait une bretelle empruntant la route actuelle Ruddervoorde-Torhout, le trafic venant de l'autoroute A17 et se dirigeant vers les routes nationales mentionnées ci-dessus transiterait en partie par le centre de Torhout. Le tracé suivant la Ruddervoordestraat est sinueux, sans compter que cette route est en grande partie bordée d'habitations. L'augmentation de l'intensité du trafic dans cette rue y entraînerait une dégradation de l'environnement, ainsi d'ailleurs que dans le centre de Torhout, et serait préjudiciable à la sécurité.

La liaison de Torhout avec l'autoroute A17 par la Boutersdreef se situe pour ainsi dire entièrement sur le territoire de la commune de Zedelgem.

Comme il s'agit de réaliser la jonction avec une autoroute, il ne sera pas possible de suivre partout le tracé sinueux de la Boutersdreef. Là où il sera possible de suivre cette route, dont la largeur est de 3 mètres seulement, elle devra être élargie et aménagée. Cette solution implique en outre d'importantes expropriations de terres agricoles.

La jonction de la Boutersdreef avec la route provinciale 64 Bruges-Torhout est située 2,7 km plus au nord qu'elle ne le serait si l'on adoptait la solution préconisée dans le plan de secteur, ce qui représente un allongement sensible du trajet pour le trafic venant de Torhout et empruntant l'autoroute A17 dans la direction sud. Comme cette bretelle offrirait une voie d'accès à la fois vers Torhout et vers Zedelgem, sa construction entraînerait l'abandon du projet d'aménagement du complexe de jonction entre la R. N. 68 et l'autoroute A17 à Zedelgem, ce qui exclurait toute liaison directe entre l'autoroute A17 et la zone Ruddervoorde-Waardamme et allongerait considérablement le trajet pour le trafic provenant des zones industrielles de Zedelgem.

Question :

Où en est le désenclavement de la région de Tielt, l'aménagement de la route Tielt-Ruiselede-Aalter et la modernisation de la route Tielt-Deinze-E3 ?

Vraag :

In landbouwmiddens is heel wat deining ontstaan omtrent het mogelijk aanleggen van een nieuwe afrit van de autosnelweg Brugge-Kortrijk (A17) naar Torhout toe en dit op enkele meters van een bestaande baan. De huidige baan Ruddervoorde-Torhout kan zeker dienst doen als afleidingsweg naar Torhout.

Anderzijds is er ook een voorstel om een afrit te voorzien ter hoogte van de Boutersdreef.

Deze afrit zou zowel voor Torhout als voor Zedelgem kunnen in aanmerking komen en bijgevolg een goedkopere oplossing uitmaken.

Welk het standpunt van de Minister terzake ?

Antwoord :

Op het bij koninklijk besluit van 5 februari 1979 goedgekeurde gewestplan Diksmuide komt de nieuwe afrit van de A17 naar Torhout voor waarvan sprake.

Deze afrit maakt door zijn aansluiting op het kruispunt van de R. W. 311 (omleiding van Torhout) met de P. W. 64 niet alleenlijk de verbinding uit van Torhout met de A17 autosnelweg doch ook van de omgeving van Torhout via de belangrijke rijkswegen naar Torhout nl. de R. W. 63 Torhout-Oostende, de R. W. 63 Torhout-Roeselare en de P. W. 64 Torhout-Brugge. Vanaf deze rijkswegen zou het verkeer de A17 autosnelweg kunnen vervoegen zonder de kern van Torhout aan te doen.

Bij aanneming van een afrit via de huidige baan Ruddervoorde-Torhout zou het verkeer vanaf de A17 autosnelweg naar bovenvermelde rijkswegen gedeeltelijk door de kern van Torhout komen. Het tracé volgens de Ruddervoordestraat is bochtig en voor een groot gedeelte een woonstraat. Door de toename van de verkeersintensiteit in deze woonstraat zou het milieu er evenals in de kern van Torhout achteruit gaan en de verkeersonveiligheid verhogen.

De verbinding van Torhout met de A17 autosnelweg via de Boutersdreef ligt praktisch volledig op het grondgebied Zedelgem.

Het bestaande kronkelig tracé van de Boutersdreef kan, in het kader van een verbinding met een autosnelweg, niet overal gevolgd worden. Waar het tracé van de Boutersdreef kan gevolgd worden moet deze verbreed en aangepast worden aangezien deze dreef slechts een wegbreedte van 3 meters heeft. Aanzienlijke onteigeningen van landbouwgronden zijn bij deze oplossing noodzakelijk.

De uitmonding van de Boutersdreef op de P. W. 64 Brugge-Torhout is 2,700 km meer noordwaarts gesitueerd dan bij de oplossing volgens het gewestplan, wat een aanzienlijke trajectverlenging uitmaakt voor het verkeer naar Torhout komende en gaande naar de zuidelijke richting der A17 autosnelweg. Wanneer deze afrit zowel zou dienen voor Torhout als voor Zedelgem, houdt dit de afschaffing in van het geplande aansluitingscomplex R. W. 68-A17 te Zedelgem. Door deze afschaffing wordt een rechtstreekse verbinding van de A17 autosnelweg met het gebied Ruddervoorde-Waardamme uitgesloten en wordt het verkeer uit de industriegebieden van Zedelgem een aanzienlijke trajectverlenging opgelegd.

Vraag :

Hoever staat het met de ontsluiting van de streek van Tielt, de aanpassing van de weg Tielt-Ruiselede-Aalter en de modernisering van de weg Tielt-Deinze-E3 ?

Réponse :

En ce qui concerne la liaison Tielt-Ruiselede-Aalter, le projet du programme triennal prévoit pour 1984 la modernisation du tronçon Tielt-Ruiselede. Le programme de réserve 1984 prévoit également le contournement de Ruiselede.

Quant à la liaison Tielt-Deinze-E3, l'exécution de la deuxième bande de circulation sur le ring de Deinze est inscrite au programme 1982. Le programme triennal prévoit pour 1984 l'aménagement du tronçon compris entre le ring de Deinze et l'autoroute E3.

Question :

Le carrefour « De Blauwe Toren », où se croisent les nationales 71 et 905, est régulièrement le théâtre d'embouteillages monstres. Le Collège échevinal de Blankenberge a proposé d'aménager un échangeur à ce carrefour.

Que prévoit Monsieur le Ministre pour résoudre le problème de ces embouteillages dans un avenir prochain ?

Réponse :

Il me semble exagéré de prétendre que le carrefour « Blauwe Toren » à Bruges est régulièrement le théâtre d'énormes embouteillages.

En 1980, la signalisation lumineuse tricolore de ce carrefour a été équipée d'un dispositif de régulation qui réagit en fonction de l'intensité du trafic. Il arrive cependant que pendant la saison touristique et principalement pendant les week-ends, particulièrement les samedis et dimanches matin, on enregistre un certain ralentissement de la circulation dû aux véhicules qui virent à gauche vers Blankenberge, les usagers ne pouvant alors franchir le carrefour en une seule fois.

Cette situation n'est qu'occasionnelle et ne se produit que pendant une période limitée. Le même problème pourrait d'ailleurs se poser au retour de Blankenberge, la bande de virage à droite pouvant alors être bloquée par les véhicules circulant tout droit en direction de Bruges.

On notera toutefois qu'une situation semblable peut également se produire à tout autre carrefour du pays.

En outre, on peut affirmer que le volume actuel du trafic à ce carrefour ne justifie pas à court terme l'aménagement d'un croisement à plusieurs niveaux.

Un croisement à plusieurs niveaux est toutefois envisagé dans le cadre d'une étude concernant la jonction entre la R. N. 905 à Bruges et la R. N. 67 à Westkapelle (arrière-port de Zeebrugge).

Question :

Le pont « De Rampen » à Oostkamp a dû être fermé à toute circulation en 1980 et la route nationale à circulation intense qui relie Bruges à Courtrai est dès lors impraticable.

Des travaux de réparation provisoire ont été exécutés, mais il est prévu de construire un nouveau pont.

Quand ces travaux pourront-ils être entamés ?

Antwoord :

Met betrekking tot de weg Tielt-Ruiselede-Aalter is in het ontwerp van driejarenprogramma bepaald dat het vak Tielt-Ruiselede in 1984 zal worden gemoderniseerd. Op het reserveprogramma voor 1984 staat eveneens de omleiding rond Ruiselede.

Wat de weg Tielt-Deinze-E3 betreft is de aanleg van de tweede rijstrook van de ring rond Deinze opgenomen in het programma voor 1982. De aanpassing van het vak tussen de ring rond Deinze en de E3-autoweg is, volgens het driejarenprogramma, voor 1984 gepland.

Vraag :

Op het kruispunt « De Blauwe Toren » (rijksweg 71 en rijksweg 905) doen zich regelmatig reusachtige verkeersopstoppen voor. Het schepencollege van Blankenberge heeft het idee vooropgesteld om op het kruispunt een verkeerswisselaar aan te leggen.

Wat voorziet de Minister om deze opstoppen in een nabije toekomst op te lossen ?

Antwoord :

Het lijkt overdreven te beweren dat er zich regelmatig reusachtige verkeersopstoppen voordoen op het kruispunt « Blauwe Toren » te Brugge.

In 1980 werd de driekleurige lichtsignalisatie op dit kruispunt uitgerust met een voertuigafhankelijk controller en niettegenstaande is het mogelijk dat er tijdens het toeristisch seizoen, vooral tijdens de weekends meer bepaald op zaterdag- en zondagmorgen, bij het linksafslaan naar Blankenberge soms wat vertraging in deze verkeersstroom kan optreden en dat de weggebruikers niet in éénmaal het kruispunt kunnen voorbijrijden.

Een dergelijke toestand is slechts occasioneel en strekt zich niet uit over een grote tijdspanne. Deze situatie zou zich eventueel ook kunnen voordoen bij de terugkeer uit Blankenberge waarbij de vrije rechtsafslaanende strook eventueel geblokkeerd wordt door het rechtdoorgaand verkeer naar Brugge.

Evenwel dient opgemerkt dat een dergelijke situatie zich ook kan voordoen op elk ander kruispunt in het land.

Verder kan gesteld worden dat het huidig verkeersvolume op het kruispunt op dit ogenblik de aanleg van een ongelijkgrondse kruising op korte termijn niet rechtvaardigt.

Een ongelijkvloerse kruising wordt echter wel bestudeerd in het kader van een studie omtrent de verbindingsweg tussen de RW 905 te Brugge en de RW 67 te Westkapelle (achterhaven te Zeebrugge).

Vraag :

De brug « De Rampen » te Oostkamp diende in 1980 voor alle verkeer gesloten waardoor alle verkeer over de drukke rijksweg Brugge-Kortrijk onmogelijk werd.

Er werden voorlopige herstellingswerken uitgevoerd doch een nieuwe brug zou gebouwd worden.

Wanneer kunnen deze werken aangevat worden ?

Reponse :

Dans le projet de programmation triennale des investissements publics 1983-1984-1985, la reconstruction du pont d'Oostkamp est prévue au programme 1984.

Question :

Des plans concernant l'aménagement d'une voie de contournement à Loppem (Zedelgem) ont été établis. Une date a-t-elle déjà été fixée pour le début des travaux ?

Réponse :

Ces travaux ne figurent pas dans le projet de programmation triennale des investissements publics (1983-1984-1985).

Il n'est par conséquent pas possible de fixer une date pour la réalisation de cette voie de contournement.

Question :

Quid au sujet de l'amélioration de la rue Pamel à Liedekerke ? Au budget pour 1981 était prévu un crédit de 30 millions.

Réponse :

Le projet concernant l'amélioration de la rue Pamel à Liedekerke comprenait jadis deux parties, dont une de 30 millions.

Par la suite, elles ont été jointes en un seul dossier, qui a été adjugé et engagé définitivement pour un montant de 72,8 millions.

Les travaux sont en cours.

Question :

Que compte faire le Ministre pour la route Pecq-Armentières ?

Réponse :

La route Pecq-Armentières est conçue comme route expresse de 28 mètres avec deux chaussées de 7 mètres et un terre-plein central de 6 mètres, auxquels s'ajoutent deux zones d'arrêt de 2,50 mètres et deux terre-plein latéraux de 1,05 mètre.

Cette route traverse la frontière franco-belge entre Houplines et Frelighien par un pont important sur le cours rectifié de la Lys. Elle continue à l'Est d'Armentières et est reliée à l'autoroute A25 Dunkerque-Lille au Sud d'Armentières.

La partie de cette route expresse à Warneton est déjà réalisée.

Le Ministre a accordé l'autorisation de mise en adjudication du tronçon suivant, allant jusqu'à la frontière franco-belge. L'estimation du coût de ces travaux s'élève à 228 098 351 F.

Ce tronçon s'arrête évidemment à la frontière franco-belge.

Le pont enjambant le chemin de fer au Nord de Comines est construit et les travaux routiers annexes sont en cours.

Antwoord :

Op het ontwerp van driejaarlijkse programmatie van de publieke investeringen 1983-1984-1985 komt de herbouw van de brug te Oostkamp voor op het programma 1984.

Vraag :

Er bestaan plannen voor de realisatie van een omleiding te Loppem (Zedelgem). Kan reeds vooropgesteld worden wanneer tot de realisatie van deze omleiding zal kunnen overgegaan worden ?

Antwoord :

Deze werken komen niet voor op het ontwerp van driejaarlijkse programmatie van de publieke investeringen 1983-1984-1985.

Er kan dan ook geen datum vooropgesteld worden voor realisatie van deze omleiding.

Vraag :

Hoever staat het met de verbetering van de Pamelstraat te Liedekerke ? Op de begroting voor 1981 was daarvoor een krediet van 30 miljoen uitgetrokken.

Antwoord :

Het plan tot verbetering van de Pamelstraat te Liedekerke omvatte oorspronkelijk twee delen; de uitvoering van een daarvan zou 30 miljoen kosten.

Later werden beide delen tot één dossier samengevoegd. Het geheel van de werken werd aanbesteed en definitief vastgelegd voor een bedrag van 72,8 miljoen.

De werken zijn aan de gang.

Vraag :

Wat neemt de Minister zich voor in verband met de weg Pecq-Armentières ?

Antwoord :

De weg Pecq-Armentières is opgevat als een expresweg van 28 meter breed met twee rijstroken van 7 meter en een middenberm van 6 meter, waarbij dan nog twee vluchstroken van 2,50 meter en twee zijbermen van 1,05 meter moeten worden gevoegd.

Die weg kruist de Frans-Belgische grens tussen Houplines en Frelighien via een belangrijke brug over de Leie, die aldaar wordt rechtgetrokken. Hij loopt verder ten oosten van Armentières en is met de A25-autoweg Duinkerken-Rijsel verbonden ten zuiden van Armentières.

Het gedeelte van die expresweg te Waasten is reeds klaar.

De Minister heeft toestemming verleend om het volgende vak, dat loopt tot aan de Frans-Belgische grens, aan te besteden. De werken worden op 228 098 351 F geraamd.

Dat vak eindigt natuurlijk aan de Frans-Belgische grens.

De brug over de spoorweg ten noorden van Komen is af en de daarbij aansluitende wegenwerken zijn thans in uitvoering.

Il reste à réaliser un pont sur la Lys. Un problème se pose quant à la localisation de cet ouvrage d'art. Des tracés sont en cours avec la France pour modifier le cours de la Lys à cet endroit. L'étude du pont est au programme du Bureau des Ponts. Les travaux sont prévus au programme de 1984.

En ce qui concerne les travaux de cette voirie à travers la région flamande, l'Exécutif flamand, en date du 25 juillet 1979, a décidé de reprendre ce tracé dans le plan de secteur Ypres-Poperinge.

Le contournement Est de Menin figure au budget (p. 147).

Un tronçon routier allant de la RN9 à l'autoroute A19 y est prévu pour 140 millions et sera adjudiqué en 1982.

La réalisation du pont de chemin de fer, pour un montant estimé à 60 millions, est également prévu. Il ne sera cependant pas possible de le réaliser rapidement car, pour atteindre l'endroit où la construction doit se faire, il faut d'abord construire la route allant de la RN9 à la A19.

Ce n'est qu'après la réalisation de ce tronçon de route que pourra être adjudiqué le pont de chemin de fer.

Le programme se poursuit donc et le Ministre espère qu'il ne rencontrera pas d'obstacles insurmontables.

Question :

Les communications entre le sud du Hainaut et le nord de la France sont bonnes en matière de voies navigables, mais il n'en est pas de même en ce qui concerne l'infrastructure routière. Pour quelle raison ? Pourquoi les crédits relatifs à la route Charleroi-Erquelines ont-ils été drastiquement réduits pour 1982 ?

La construction de la route Charleroi-Maubeuge a été arrêtée à Fontaine-l'Évêque alors que le tronçon français s'arrête à Erquelines. La poursuite de la construction de cette route, très importante pour l'économie carolorégienne, est-elle prévue en 1982 ? Pour quand est-elle prévue ?

Réponse :

Dans la région de la Haute Sambre, le projet de la RN744 entre Charleroi et Maubeuge est à l'étude.

Cette route se situe au nord de la Sambre, à une certaine distance de celle-ci.

Les premiers projets de l'Administration des Routes prévoyaient un axe routier beaucoup plus proche de la Sambre, ce qui aurait été plus efficace sur le plan de la coordination des transports.

Ces projets n'ont pas été retenus suite à l'opposition de la région.

En ce qui concerne le tracé qui a reçu l'agrément de la région, un premier tronçon est réalisé d'Erquelines (frontière française) à la RN61, y compris le pont sous la RN61 (± 2 km).

Un deuxième tronçon sera mis en adjudication en 1982, de l'échangeur du Grand Ring de Charleroi à Fontaine-l'Évêque jusqu'à la RN6, extrémité du contournement d'Anderlues, sur le territoire de Mont-Sainte-Geneviève (± 6 km).

Le tracé du troisième tronçon de ± 13 km, compris entre la RN61 à Erquelines et la RN6 à Mont-Sainte-Geneviève, est repris en partie au plan de secteur de Thuin-Chimay approuvé par arrêté royal du 20 septembre 1979. L'autre partie de ce tracé figure sur le plan de secteur de La Louvière-Soignies, qui n'a pas encore été soumis à l'examen de la commission provinciale d'avis.

Aucune emprise n'a été réalisée.

Nu moet nog de brug over de Leie worden gebouwd. De plaats waar dit kunstwerk moet worden gebouwd doet een probleem rijzen. Met Frankrijk zijn onderhandelingen aan de gang om de bedding van de Leie op die plaats te wijzigen. Het ontwerpen van die brug staat op het programma van het Bruggenbureau. Volgens het programma worden de werken in 1984 uitgevoerd.

Wat de op het Nederlandse taalgebied uit te voeren werken betreft, heeft de Vlaamse Executieve op 25 juli 1979 besloten het tracé van die weg op te nemen in het gewestplan Ieper-Poperinge.

De oostelijke rondweg rond Menen komt voor op de begroting (blz. 147).

Die rondweg omvat o.m. het vak tussen de RW9 en de autoweg A19. Daarvoor is 140 miljoen uitgetrokken; de werken zullen in 1982 worden aanbesteed.

Ook de bouw van de spoorwegbrug is gepland en wel voor een bedrag dat op 60 miljoen wordt geraamd. Dat werk kan echter niet spoedig worden uitgevoerd, want om de plaats te bereiken waar de werken moeten worden uitgevoerd, dient eerst de weg tussen RW9 en de autoweg A19 te worden aangelegd.

Pas na de aanleg van dat vak zal de bouw van de spoorwegbrug kunnen worden aanbesteed.

De uitvoering van het programma wordt dus voortgezet en de Minister hoopt dat hierbij geen onoverkomelijke hindernissen zullen rijzen.

Vraag :

De verbindingen te water tussen Zuid-Henegouwen en Noord-Frankrijk zijn voortreffelijk. Dat kan echter niet gezegd worden van de wegeninfrastructuur. Waarom ? Waarom werden de kredieten voor de weg Charleroi-Erquelines drastisch verlaagd voor 1982 ?

De aanleg van de weg Charleroi-Maubeuge werd stopgezet te Fontaine-l'Évêque, terwijl het Franse weggedeelte stopt te Erquelines. Voor de economie van Charleroi is het van groot belang dat de aanleg van die weg wordt voortgezet. Zal dat gebeuren in 1982 ? Wanneer dan wel ?

Antwoord :

Voor de streek van de Boven-Samber ligt het ontwerp van RW744 Charleroi-Maubeuge ter studie.

Die weg ligt op enige afstand ten noorden van de Samber.

In de eerste ontwerpen van het Bestuur der Wegen lag de weg veel dicht bij de Samber, wat een betere coördinatie van het vervoer had mogelijk gemaakt.

Wegens plaatselijke tegenstand zijn die ontwerpen verworpen.

Wat het tracé betreft waarmee de plaatselijke overheid heeft ingestemd, daarvan is reeds een eerste vak afgewerkt van Erquelines (Franse grens) tot de RW61, met inbegrip van de brug onder de RW61 (zowat 2 km).

Een tweede vak wordt in 1982 aanbesteed, vanaf de grote Ring van Charleroi te Fontaine-l'Évêque tot de RW6, het uiterste punt van de randweg te Anderlues, op het grondgebied van Mont-Sainte-Geneviève (ongeveer 6 km).

Het tracé van het derde vak van ± 13 km tussen de RW61 te Erquelines en de RW6 te Mont-Sainte-Geneviève is gedeeltelijk opgenomen in het gewestplan van Thuin-Chimay, dat bij koninklijk besluit van 10 september 1979 werd goedgekeurd. Het andere gedeelte van het vak ligt op het gewestplan La Louvière-Soignies, dat nog niet voor onderzoek aan de provinciale adviescommissie werd voorgelegd.

Er werd nog geen enkele inneming verricht.

Question :

Quid en ce qui concerne le programme des grands travaux routiers à Charleroi : la « route du Centre » et la route Gosselies-Charleroi le long de l'aérodrome ? Ces routes sont indispensables pour l'économie de la région. Pour cette dernière route, il semble que le Ministre des Communications ait l'intention de suspendre les expropriations. Quelle attitude compte prendre le Ministre alors que certains propriétaires ont déjà pris des dispositions pour libérer leurs logements ?

Réponse :

La « route du Centre » était reprise au plan de secteur. Cependant, en raison de la forte opposition dans la région, le Ministre précédent a décidé de remplacer cette nouvelle voirie par l'amélioration des routes existantes.

Entre l'aérodrome de Gosselies et le zoning d'Heppignies, les travaux sont en cours d'exécution et seront achevés vers le milieu de 1983.

Le solde des travaux du dernier tronçon compris entre le Grand Ring de Charleroi R3 et la RN21, au lieu dit « Vieux Campinaire », sera prescrit au programme physique du budget pour 1983.

La question posée concernant l'intention du Ministre des Communications de suspendre les expropriations est de la compétence de ce dernier, il s'agirait d'un projet de prolongement de la piste d'aérodrome de Gosselies.

Question :

Le contournement de Frasnes-lez-Gosselies n'est pas repris au budget pour 1982. Où en est-il ?

Réponse :

Le tracé du contournement de Frasnes-lez-Gosselies n'est pas repris au plan de secteur approuvé de Charleroi. Toutefois, un tracé a été proposé par la Direction des Routes du Hainaut et a été approuvé par l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire en date du 16 mars 1981.

Ce tracé a été établi en collaboration avec l'administration communale et également compte tenu des avis du Comité de remembrement rural dépendant du Ministère de l'Agriculture.

Le permis de bâtir n'ayant pas été délivré, le Comité d'acquisition d'immeubles a été invité à suspendre les négociations en vue de l'achat de terrains.

Question :

Quelle est la programmation prévue pour la réalisation à quatre voies de la route Couvin-frontière française ?

Réponse :

La modernisation à quatre voies de la route RN5 Couvin-Brûly n'est pas envisagée au projet de programme 1983-1985.

Vraag :

Hoe staat het met het programma van de grote wegenwerken te Charleroi : « la route du Centre » en de weg Gosselies-Charleroi langsheen het vliegveld. Beide wegen zijn onontbeerlijk voor de economie van de streek. Het schijnt dat de Minister van Verkeerswezen voor laatstgenoemde weg van plan is de onteigeningen te schorsen. Wat is het standpunt van de Minister ter zake ? Sommige eigenaars hebben reeds schikkingen getroffen om hun woning te verlaten.

Antwoord :

« La route du Centre » was opgenomen in het gewestplan. Wegens de felle tegenkanting in de streek heeft de voorgaande Minister evenwel beslist de aanleg van een nieuwe weg te vervangen door een verbetering van de bestaande wegen.

Tussen het vliegveld van Gosselies en het industriegebied te Heppignies zijn de werken in uitvoering. De voltooiing wordt medio 1983 verwacht.

Het resterende gedeelte van de werken aan het laatste vak, tussen de grote Ring te Charleroi R3 en de RW21 in het gehucht « Vieux Campinaire » wordt op het programma van de begroting voor 1983 ingeschreven.

De vraag betreffende de bedoeling van zijn collega van Verkeerswezen om de onteigeningen te schorsen, valt onder diens bevoegdheid. Het zou gaan om een ontwerp van startbaanverlenging voor de luchthaven te Gosselies.

Vraag :

De randweg te Frasnes-lez-Gosselies staat niet in de begroting voor 1982 vermeld. Hoe staat het daarmee ?

Antwoord :

Het tracé van de randweg te Frasnes-lez-Gosselies valt niet onder het goedgekeurde gewestplan voor Charleroi. Nochtans werd door de Directie van de Wegen van Henegouwen een tracé voorgesteld dat door het Bestuur van Stedebouw en van Ruimtelijke Ordening op 16 maart 1981 werd goedgekeurd.

Dat tracé werd opgemaakt in samenwerking met het gemeentebestuur en er werd rekening gehouden met de adviezen van het ruilverkavelingscomité dat afhangt van het Ministerie van Landbouw.

Aangezien nog geen bouwvergunning werd afgeleverd, werd het Comité voor aankoop van onroerende goederen verzocht de besprekingen met het oog op de aankoop van gronden op te schorten.

Vraag :

Wat is er gepland voor de aanleg van de weg Couvin-Franse grens op vier rijstroken ?

Antwoord :

De modernisering tot een vier-strooksweg van de weg RW5 te Couvin-Brûly staat niet op het ontwerp-programma 1983-1985.

Cette modernisation pourra être réalisée ultérieurement lorsque la France exécutera la modernisation de la voirie qui prolonge cette route au-delà de la frontière.

Pour ce qui est de la route Charlemagne (RN750), le prochain programme triennal 1983-1985 retient le contournement de Couvin à quatre voies de circulation.

Question :

Rien n'est prévu au budget de 1982 pour :

- a) la mise à 4 voies de la route Chimay-Beaumont;
- b) la réalisation du contournement de Beaumont;
- c) la route du Centre, alors que cet axe est prévu au plan de secteur.

Pour quel motif ?

Réponse :

a) la densité du trafic ne justifie pas une mise à 4 voies de circulation de la route Chimay-Beaumont;

b) le contournement de Beaumont est prévu au plan de secteur approuvé; mais il y a discussion à son sujet à l'Exécutif wallon. La teneur de cette discussion n'est pas connue de l'Administration des Routes.

En conséquence, aucune programmation n'est possible actuellement;

c) la route du Centre est reprise au plan de secteur. Cependant, étant donné une forte opposition rencontrée dans la région, le Ministre précédent a décidé de remplacer cette nouvelle voirie par l'aménagement des routes existantes.

Le problème est à l'examen.

Question :

a) Certains aménagements ont été apportés à la route Chimay-Beaumont (élargissement en des endroits où cela ne semblait pas nécessaire, réalisation de pistes cyclables) mais ceux-ci ne répondent pas à l'attente et aux préoccupations des citoyens.

En pratique, que prévoit-on pour la route Chimay-Beaumont, notamment en ce qui concerne les élargissements promis aux sommets des côtes et l'amélioration de la sécurité ?

b) La construction de la remontée vers le nord à partir du sud-est du Hainaut (botte du Hainaut) est indispensable. Quelles sont les prévisions en la matière ?

Réponse :

a) A l'heure actuelle, il n'existe, d'après le service des routes de la province, ni élargissement ni piste cyclable.

L'élargissement aux sommets des côtes n'est repris dans aucune programmation.

Seul le redressement du sud de Beauchamps à Rance est retenu pour 1985 au projet de plan triennal.

b) La remontée vers le nord en direction de la RN55 proposée par l'Administration des routes n'a pas été acceptée au plan de secteur.

Question :

Qu'en est-il de la reprise par l'Etat des chemins de grandes communications n^{os} 88 et 90, sur le territoire de la commune de Momignies ?

Il faut noter qu'un arrêté royal du 18 août 1982 a déclaré route de l'Etat, la route reliant Momignies et à la route Charlemagne, située sur le territoire de la commune de Momignies.

Die modernisering kan later doorgang vinden wanneer Frankrijk de modernisering van het verlengde van die weg op Frans grondgebied aanvat.

Wat de Charlemagne-weg (RW750) betreft, omvat het volgende driejarenprogramma 1983-1985 de randweg te Couvin op vier rijstroken.

Vraag :

De begroting 1982 bevat niets voor :

- a) de verbreding tot 4 rijstroken van de weg Chimay-Beaumont;
- b) de aanleg van de rondweg te Beaumont;
- c) « la route du Centre », ofschoon die verbinding op het gewestplan voorkomt.

Antwoord :

a) om de weg Chimay-Beaumont tot 4 rijstroken te verbreden is het verkeer niet druk genoeg;

b) de rondweg te Beaumont staat vermeld op het goed-gekeurde gewestplan, doch daar wordt over gediscussieerd in de Waalse deelregering. Waarover die discussie precies gaat is bij het Bestuur der wegen niet bekend.

Bijgevolg kan alsnog niets geprogrammeerd worden;

c) « la route du Centre » staat vermeld op het gewestplan. Aangezien die verbinding echter veel tegenkanting ontmoette in de streek, heeft de vorige Minister beslist ze door een aanpassing van de bestaande wegen te vervangen. Het vraagstuk wordt onderzocht.

Vraag :

a) De weg Chimay-Beaumont werd hier en daar aangepast (verbreding waar nodig, rijwielpaden) doch die aanpassingen blijven beneden de verwachtingen van de bevolking.

Wat zijn de praktische vooruitzichten voor de weg Chimay-Beaumont, met name wat de beloofde verbreding op de toppen van hellingen en de verbetering van de veiligheid betreft ?

b) De aanleg van de verbinding tussen zuidwest-Henegouwen (de laars van Henegouwen) en het noorden van de provincie is onontbeerlijk. Wat zijn de prognoses op dat vlak ?

Antwoord :

a) Bij de wegenbouwkundige dienst van de provincie bestaan thans geen plannen voor een verbreding van die weg of voor de aanleg van fietspaden.

Van een programma voor de verbreding op de toppen van hellingen is niets te merken.

Alleen de rechttekening van de S van Beaumont te Rance staat voor 1985 op het project van driejarenplan.

b) De uitvalsweg naar het noorden in de richting van RW55 werd door het Bestuur der wegen voorgesteld doch niet in het gewestplan aanvaard.

Vraag :

Hoe zit het met de overname van de grote verbindingswegen n^{os} 88 en 90 op het grondgebied van de gemeente Momignies door de Staat ?

Er zij aangestipt dat de weg die Momignies met de « route Charlemagne » op het grondgebied van de gemeente Momignies verbindt, bij koninklijk besluit van 18 augustus 1982 tot Rijksweg werd verklaard.

Réponse :

Un crédit d'environ 40 millions est nécessaire (expropriations non comprises) pour procéder à la modernisation et à la mise à gabarit normal de cette voirie.

Question :

Où en est la construction du pont St.-Roch à Charleroi ?

Réponse :

La construction de ce pont est prévue au budget pour 1983. L'estimation est de 65 MF.

Ce pont permet la mise à 4 voies de la ligne Liège-Erquelines de la S. N. C. B. (ligne 130).

Le projet est en cours d'études au Bureau des Ponts.

Question :

Le Ministère des Communications prévoit l'enlèvement des voies de tram à Mons.

Le département des Travaux publics en est-il averti ?

Dans l'affirmative, existe-t-il à l'administration une étude relative à la réfection de ces voiries ?

Réponse :

Depuis environ 5 ans, il n'existe plus à Mons de voies de trams sur les voiries de l'Etat. Il n'y a à l'heure actuelle aucun problème à ce sujet, car les aménagements nécessaires ont été effectués antérieurement, en même temps que les travaux routiers.

Question :

Les sociétés de développement régional ne pourraient-elles être associées aux travaux de la commission des « deux roues » ?

Réponse :

A la connaissance du Ministre, il n'existe de « commission des deux roues » que pour la Région bruxelloise.

La question devrait être posée au Secrétaire d'Etat à la Région bruxelloise.

Question :

Où en est la régularisation du personnel du Fonds des Routes ?

Réponse :

La régularisation du personnel du Fonds des Routes fait l'objet de la loi du 5 janvier 1977 avec effet au 1^{er} février 1977.

Depuis cette date, le personnel du Fonds des Routes est soumis aux dispositions de l'arrêté royal du 8 janvier 1973 portant statut du personnel de certains organismes d'intérêt public.

Question :

La Cour des comptes a considéré comme nouveaux recrutements les promotions accordées au personnel du Fonds des Routes juste avant la publication de la loi sur la régularisation du 5 janvier 1977. Quelle est la situation de ces agents ?

Antwoord :

Er is een krediet van zowat 40 miljoen nodig (exclusief onteigeningen) om die weg te moderniseren en op een normale breedte te brengen.

Vraag :

Hoe staat het met de aanleg van de St-Rochbrug te Charleroi ?

Antwoord :

In de bouw van die brug wordt door de begroting 1983 voorzien. De kosten worden op 65 MF geraamd.

Die brug maakt het mogelijk de N. M. B. S. bij Luik-Erquelines (lijn 130) tot 4 spoorbanen te verbreden.

Het project wordt thans bestudeerd op het Hoofdbestuur Bruggenbouw.

Vraag :

In het Ministerie van Verkeerswezen bestaan plannen voor het opbreken van de tramsporen te Mons.

Werd het Departement van Openbare Werken daarvan verwittigd ?

Zo ja, is er bij de Administratie een studie voorhanden om die tramlijnen te herstellen ?

Antwoord :

Sedert ongeveer 5 jaar liggen er te Bergen op de rijkswegen geen tramsporen meer. Er bestaat daaromtrent thans geen enkel probleem, want de nodige aanpassingen zijn reeds vroeger gebeurd toen daar wegenwerken werden uitgevoerd.

Vraag :

Kunnen de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappijen niet betrokken worden bij de werkzaamheden van de Commissie voor de « tweewielers » ?

Antwoord :

Bij mijn weten bestaat er alleen in het Brusselse gewest een commissie voor de tweewielers.

Die vraag zou moeten worden gesteld aan de Staatssecretaris voor het Brusselse gewest.

Vraag :

Hoever staat het met de regularisatie van het personeel van het Wegenfonds ?

Antwoord :

Het personeel van het Wegenfonds werd bij de wet van 5 januari 1977, met ingang vanaf 1 februari 1977, geregulariseerd.

Sedert die datum is het personeel van het Wegenfonds onderworpen aan de bepalingen van het koninklijk besluit van 8 januari 1973 houdende het statuut van het personeel van sommige instellingen van openbaar nut.

Vraag :

Het Rekenhof oordeelde dat de bevorderingen die juist voor de bekendmaking van de regularisatiewet van 5 januari 1977 werden toegekend, als nieuwe aanwervingen moesten worden beschouwd. Wat is de toestand van die personeelsleden ?

Réponse :

La loi budgétaire du 28 décembre 1973 a, dans son article 51, interdit tout recrutement au Fonds des Routes. Eu égard à l'absence de cadre au Fonds des Routes et afin d'assurer le bon fonctionnement de cet organisme, certains contrats ont dû être modifiés avant le 30 avril 1976, date prise en considération par la loi du 5 janvier 1977 modifiant celle du 9 août 1955 sur le Fonds des Routes, pour tenir compte de la situation administrative des agents.

La Cour des Comptes a considéré comme nouveaux recrutements ces modifications des conditions de contrat.

Néanmoins, en vertu de la loi du 5 janvier 1977, les agents du Fonds des Routes ont été nommés définitivement dans la fonction dont ils étaient chargés au 30 avril 1976.

Pour répondre à cette remarque de la Cour des Comptes, un projet de loi a été déposé au Sénat (Doc. Sénat n° 513/1 de 1980-1981).

Le Gouvernement a relevé ce projet de caducité.

Question :

Le personnel du Fonds des Routes mis à la retraite devra partir à la pension sous son ancien grade. La loi régularisera-t-elle cette situation ?

Réponse :

L'article 1 du projet de loi précité qui modifie l'article 4, alinéa 4 de la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des Routes est libellé comme suit :

« Art. 1. — L'article 4, alinéa 4 de la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des Routes est remplacé par la disposition suivante :

Les agents du Fonds des Routes en fonction à la date du 30 avril 1976 sont nommés à titre définitif dans le grade dont ils étaient revêtus ou dont ils exerçaient les fonctions à la date précitée. Pour la détermination de la classe et du groupe des échelles de traitements et pour la fixation de l'ancienneté pécuniaire, il est également tenu compte des décisions prises, à titre individuel, par le Ministre des Travaux publics, jusqu'au 30 avril 1976. Ils conservent, en outre, tous les avantages administratifs et pécuniaires qui découlent de l'ancienneté pécuniaire ainsi acquise. »

Si ce projet de loi est adopté, la situation du personnel du Fonds des Routes sera régularisée et, comme précisé in fine de l'article précité, ce personnel conservera tous les avantages administratifs et pécuniaires découlant de l'ancienneté pécuniaire acquise et, partant, le bénéfice d'une pension de retraite calculée en fonction de ces avantages.

f) Suppression des intercommunales autoroutières

Question :

Comment se fera l'information des autorités locales après la disparition des intercommunales des autoroutes ?

Antwoord :

Artikel 51 van de begrotingswet van 28 december 1973 verbood het Wegenfonds personeel aan te werven.

Aangezien er geen personeelsformatie voor het Wegenfonds bestaat en een vlotte werking van deze instelling moet worden gewaarborgd, dienden sommige arbeidsovereenkomsten vóór 30 april 1976 te worden gewijzigd. Die datum werd immers door de wet van 5 januari 1977 tot wijziging van die van 9 augustus op het Wegenfonds, in aanmerking genomen voor de administratieve toestand van de personeelsleden.

Het Rekenhof was van oordeel dat die wijziging van de arbeidsovereenkomsten als nieuwe aanwervingen moest worden beschouwd.

Toch werden die personeelsleden op grond van de wet van 5 januari 1977 in vast verband benoemd in de functie die zij op 30 april 1976 bekleedden.

Als antwoord op de opmerking van het Rekenhof werd bij de Senaat een wetsontwerp (Stuk Senaat n° 513/1 van 1980-1981) ingediend.

De Regering heeft de vervallenverklaring van dat ontwerp opgeheven.

Vraag :

Het personeel van het Wegenfonds moet in zijn oude graad met pensioen gaan. Zal de wet die toestand regulariseren ?

Antwoord :

Artikel 1 van het voormelde wetsontwerp, dat artikel 4, vierde lid, van de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds wijzigt, is als volgt gesteld :

« Art. 1. — Artikel 4, vierde lid, van de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds wordt door de volgende bepaling vervangen :

De personeelsleden van het Fonds in dienst op 30 april 1976 worden definitief benoemd in de graad die zij bekleedden of waarvan zij de functie uitoefenden op voormelde datum. Voor de vaststelling van de klasse en de groep van de weddeschalen en voor de berekening van de geldelijke anciënniteit wordt eveneens rekening gehouden met de tot op uiterlijk 30 april 1976 door de Minister van Openbare Werken individueel genomen beslissingen. Zij behouden daarenboven alle administratieve en geldelijke voordelen voortvloeiend uit de aldus verworven geldelijke anciënniteit. »

Indien dat wetsontwerp wordt aangenomen, zal de toestand van het personeel geregulariseerd zijn en, zoals in fine van het artikel wordt gepreciseerd, zal dat personeel alle administratieve en geldelijke voordelen « voortvloeiend uit de aldus verworven geldelijke anciënniteit » behouden en bijgevolg ook het voordeel van een rustpensioen dat op grond van die voordelen is berekend.

f) Opheffing van de Intercommunales van de Autosnelwegen

Vraag :

Hoe zal de informatie van de plaatselijke overheid gebeuren na de opheffing van de Intercommunales voor de autosnelwegen ?

Réponse :

L'information des autorités locales se fera comme pour les routes ordinaires et pour les autoroutes dont la construction n'était pas donnée en concession à des intercommunales.

Cela signifie que l'administration va discuter les projets avec les communes concernées qui doivent, en outre, donner leur avis sur le permis de bâtir.

Le Parlement interviendra pour la programmation budgétaire, de la même façon que pour les autres projets du ministère des Travaux publics.

Un organe consultatif remplaçant les intercommunales n'est pas prévu.

Question :

Dans le cadre de la dissolution des intercommunales et notamment de l'Intercommunale des Autoroutes de Charleroi, qui va reprendre toutes les charges et engagements pris par cette intercommunale, notamment en matière d'entretien de voiries et de plantations ?

Les charges des communes et des villes ne peuvent être augmentées.

Quelle est la superficie des voiries et plantations que le Fonds des Routes va reprendre ? Pourquoi les crédits figurant au budget de 1982 sont-ils réduits, alors que les travaux ne sont pas achevés ?

Réponse :

L'article 83 de la loi programme du 2 juillet 1981 a complété l'article 2, § 1, 2^e alinéa de la loi du 9 août 1955 portant création du Fonds des Routes notamment par des dispositions prévoyant que le Fonds peut, par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, être subrogé aux associations intercommunales dans :

- toutes créances et dettes,
- tous droits et obligations, aussi bien contractuels qu'extra-contractuels,
- les procédures d'expropriations et toutes procédures judiciaires et administratives résultant des concessions qui leur ont été octroyées.

Un arrêté royal du 9 décembre 1981 a retiré à dater du 1^{er} janvier 1982 à l'intercommunale pour les autoroutes de la périphérie de Charleroi, les compétences octroyées par voie de concession en matière de construction, d'équipement, d'entretien et d'exploitation des autoroutes de la périphérie de Charleroi.

Les charges des communes et des villes ne sont donc pas augmentées.

Au 1^{er} janvier 1982, la longueur totale des autoroutes s'élève à 1 246 km 400.

Grosso modo, environ 1 000 km ont été construits par les associations intercommunales.

Question :

Qu'en est-il de la suppression de l'Intercommunale E 3 et du transfert de son personnel ?

Antwoord :

De informatie van de plaatselijke overheid zal gebeuren zoals dat het geval is voor de gewone wegen en voor de autosnelwegen die niet in concessie gegeven werden aan Intercommunales.

Zulks houdt in dat het Bestuur het project bespreekt met de betrokken gemeenten die daarenboven hun advies moeten verstrekken over de bouwvergunning.

Wat de budgettaire programmatie betreft, heeft het Parlement evengoed zijn zeg als voor de andere projecten van het Ministerie van Openbare Werken.

Aan een adviesorgaan ter vervanging van de intercommunales wordt niet gedacht.

Vraag :

Wie zal er, gezien de ontbinding van de intercommunales en met name van de Intercommunale voor de Autowegen van Charleroi, alle lasten en verbintenissen overnemen welke deze intercommunale heeft aangegaan, inzonderheid wat het onderhoud van de wegen en van de aanplantingen betreft ?

De lasten van de gemeenten en van de steden mogen niet verhoogd worden.

Wat is de oppervlakte van de wegen en aanplantingen die het Wegenfonds gaat overnemen ? Waarom werden de kredieten op de begroting voor 1982 verminderd hoewel de werken niet voltooid zijn ?

Antwoord :

Artikel 53 van de programmawet 1981 van 2 juli 1981 bracht een aanvulling van artikel 2, § 1, tweede lid, van de wet van 9 augustus 1955 houdende oprichting van het Wegenfonds, inzonderheid met bepalingen waarin wordt gesteld dat het Wegenfonds bij in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit in de plaats kan treden van de gemeentelijke verenigingen in :

- alle schulden en schuldvorderingen,
- alle rechten en verplichtingen, zowel van contractuele als van extracontractuele aard,
- de onteigeningsprocedures en alle gerechtelijke en administratieve procedures die het gevolg zijn van concessies die hen werden verleend.

Een koninklijk besluit van 9 december 1981 heeft met ingang van 1 januari 1982 voor de intercommunale voor de autowegen van de periferie van Charleroi de bevoegdheden ingetrokken welke via concessie werden toegekend inzake aanleg, uitrusting, onderhoud en exploitatie van de autowegen van de periferie van Charleroi.

Bijgevolg zijn de lasten van de gemeenten en steden niet toegenomen.

Op 1 januari 1982 bedroeg de totale lengte van de autowegen 1 246,4 km.

Grosso modo werden zowat 1 000 km daarvan door de intercommunale verenigingen aangelegd.

Vraag :

Hoever staat men met de afschaffing van de Intercommunale E 3 en met de overheveling van het personeel ?

Réponse :

En ce qui concerne la suppression de l'Intercommunale E 3, un arrêté royal pris en vertu de la loi de pouvoirs spéciaux sera soumis incessamment au Gouvernement.

L'avis du Conseil d'Etat est requis. Une publication au *Moniteur belge* peut être attendue dans les deux mois.

3. Bâtiments

Question :

Comment s'explique la réduction du programme de base pour les bâtiments ?

Réponse :

Pour 1981, le programme de base était le même qu'en 1982, soit 6,1 milliards de F.

Cependant, à la suite des discussions de la « Table ronde de la Construction », le Gouvernement avait décidé de majorer de 1 milliard de F le programme de base. De plus, la tranche sélective a représenté un apport supplémentaire de 1,8 milliard de F. Il y eut enfin un transfert en fin d'année de 200 millions de F. Cela donna, pour 1981, un total de 9,1 milliards de F.

Pour 1982, le programme de base s'élève à 6,1 milliards de F. Comme ce montant est inférieur au total de 6,1 + 1,0 milliard, un montant important pouvait être espéré sur la tranche sélective.

La différence s'explique par le fait que celui-ci a été attribué d'une façon différente qu'en 1981 et qu'il n'y a pas encore eu de transfert de fin d'année.

Un effort sera cependant fait dès 1983 afin de rattraper cette différence.

D'autre part, compte tenu de l'augmentation importante des programmes « Bâtiments » durant ces dernières années, il est évident que la Régie des Bâtiments a utilisé tant au plan technique qu'au plan administratif le maximum de ses possibilités.

Question :

Le futur siège du département au « World Trade Center » va-t-il faire l'objet d'une location-vente ?

Si oui, le contrat doit être établi strictement pour éviter d'importants gaspillages.

Réponse :

Le déménagement des services des Travaux publics qui occuperont la Tour 3 du « World Trade Center » aura lieu au début d'avril 1983. L'ordre de priorité a été déterminé par les dates de fin des baux pour tous les services encore logés dans des bâtiments loués.

La location-achat du W. T. C. (Tour 3 + socle) a été envisagée, mais il faut préalablement régler le problème de l'acquisition du fonds appartenant à la ville de Bruxelles et de la reprise des obligations de la société bailleuse envers la ville.

Antwoord :

Een koninklijk besluit op grond van de volmachten, zal onverwijld betreffende de afschaffing van de Intercommunale E 3 aan de Regering voorgelegd worden.

Het advies van de Raad van State is nodig. Uiterlijk binnen twee maanden mag een bekendmaking in het *Staatsblad* worden verwacht.

3. Gebouwen

Vraag :

Hoe verklaart de Minister de inkrimping van het basisprogramma inzake gebouwen ?

Antwoord :

Voor 1981 was het basisprogramma identiek als in 1982, d.w.z. 6,1 miljard.

Maar ingevolge de « Rondetafelconferentie van het Bouwbedrijf » heeft de Regering beslist het basisprogramma met 1 miljard te verhogen. Daarbij kwam dan nog 1,8 miljard van de selectieve tranche en op het einde van het jaar werd nog een overdracht gedaan van 200 miljard F. Voor 1981 beliep het totaal bedrag aldus 9,1 miljard F.

Voor 1982 bedraagt het basisprogramma 6,1 miljard F. Aangezien dit bedrag later ligt dan het totaalbedrag van 6,1 + 0,1 miljard, mag worden verwacht dat uit de selectieve tranche een belangrijk bedrag zal worden toegekend.

Het verschil wordt verklaard door het feit dat dit bedrag op een andere wijze berekend werd dan in 1981 en dat er nog geen eindejaarsoverdracht is gebeurd.

Vanaf 1983 zal evenwel een inspanning worden gedaan om dat verschil weg te werken.

Gelet op de aanzienlijke stijging van de programma's inzake « Gebouwen » in de loop van de laatste jaren is het anderzijds duidelijk dat de Regie van de Gebouwen zowel technisch als administratief al het mogelijk gedaan heeft.

Vraag :

Zal voor de toekomstige zetel van het departement in het « World Trade Center » een huurverkoopovereenkomst worden afgesloten ?

Zo dit wel het geval is, moet een strikte overeenkomst worden afgesloten om aanzienlijke verspillingen tegen te gaan.

Antwoord :

De diensten van het departement van Openbare Werken die de toren van World Trade Center 3 zullen betrekken zullen in het begin van april 1983 verhuizen. Bij het bepalen van de voorrang van de overplaatsing wordt rekening gehouden met de datum van het verstrijken van de huurovereenkomsten voor de diverse diensten die nog gehuurde lokalen betrekken.

Met betrekking tot de W. T. C.-Toren 3 en het voetstuk werd gedacht aan een huurverkoopformule maar vooraf moet het probleem worden geregeld van de aankoop van de grond en de overneming van de verbintenissen van de verhuurende maatschappij tegenover de Stad.

L'obtention de la propriété en 30 ans est possible moyennant une très légère augmentation du loyer actuel. L'affaire sera encore traitée cette année.

Question :

Au budget est prévue la construction d'un centre de crise. De quoi s'agit-il ? Quel est le coût prévu ?

Réponse :

Il s'agit de créer, pour les besoins de la Direction générale de la Protection civile et de l'Administration générale de la police de l'Etat, des locaux pour un centre de crise et de coordination en temps de paix. Dans ce centre seront prises toutes les mesures en cas de catastrophes naturelles (inondations, etc.), prises d'otage, révoltes, etc. Il s'agit de créer une unité indépendante, située en zone neutre, où pourront résider les fonctionnaires concernés 24 heures sur 24. Ce centre ne nécessitera pas de mesures de sécurité particulières.

Question :

Où en est la construction des bâtiments de la C. E. E. ?

Réponse :

Il existe un problème de financement pour l'immeuble du Conseil des Ministres des Communautés européennes ainsi que pour l'extension de l'immeuble des Commissions des Communautés européennes. La Belgique attend les décisions des Communautés à cet égard.

Aucun problème d'urbanisme ne se pose pour l'extension de l'immeuble des Commissions. Le permis de bâtir a été accordé et la demande de prolongation de validité du permis est introduite.

Par contre, il existe un problème d'urbanisme pour l'immeuble du Conseil des Ministres. Là, il faut attendre la fin de la procédure qui doit permettre l'incorporation de l'îlot Froissart-Comines dans les terrains destinés à la construction de l'immeuble destiné au Conseil des Ministres.

Question :

Pourquoi ne pas régionaliser l'Administration des Bâtiments ?

Réponse :

Les missions essentielles de l'Administration des Bâtiments ont été confiées par la loi du 1^{er} avril 1971 à la Régie des Bâtiments. La mission principale de la Régie est d'héberger des services des Ministères et de construire des bâtiments tels que palais de justice, prisons, gendarmeries, etc. qui dépendent tous de Ministres nationaux.

Il n'y a donc pas lieu de réglementer une administration dont l'essentiel du travail s'effectue pour des Ministères nationaux.

Het is mogelijk de eigendom te verkrijgen in 30 jaar tijd door de huidige huurprijs, lichtjes te verhogen. Dit probleem zal nog dit jaar geregeld worden.

Vraag :

Op de begroting komt de bouw van een crisiscentrum voor. Waarover gaat het hier precies ? Op hoeveel worden de werken geraamd ?

Antwoord :

Ten behoeve van de Algemene Directie van de Civiele Bescherming en van de Bestuursdirectie van de Algemene Rijkspolitie moeten lokalen gebouwd worden voor een crisis- en coördinatiecentrum in vredetijd. Dit zal een beslissingscentrum zijn in geval van natuurrampen (overstromingen, enz.), gijzelingen, opstand, enz. Het komt er dus op neer dat in de neutrale zone een geheel op zichzelf staande ruimte wordt geschapen waar de betrokken ambtenaren 24 uur op 24 kunnen verblijven. Voor dat centrum zullen geen bijzondere veiligheidsmaatregelen gelden.

Vraag :

Hoever staat het met de voor de E. E. G. op te trekken gebouwen ?

Antwoord :

De werken voor het gebouw van de Raad van Ministers van de Europese Gemeenschappen, alsmede voor de uitbreiding van het gebouw van de Commissies van de Europese Gemeenschappen doen een probleem rijzen. België wacht de beslissingen van de Gemeenschappen ter zake af.

Er zijn geen stedenbouwkundige problemen voor de uitbreiding van het gebouw van de Commissies. De bouwvergunning werd afgeleverd en er werd een verzoek ingediend om de geldigheidsduur van die vergunning te verlengen.

Het gebouw van de Raad van Ministers doet echter wel een stedenbouwkundig probleem rijzen. Er moet gewacht worden tot de procedure is afgewikkeld, waardoor het mogelijk zal worden het blok gelegen tussen de Froissartstraat en de Komenstraat op te nemen in de gronden die nodig zijn voor het optrekken van het gebouw voor de Raad van Ministers.

Vraag :

Waarom wordt het bestuur der gebouwen niet geregio- naliseerd ?

Antwoord :

De voornaamste taken van het bestuur der gebouwen werden door de wet van 1 april 1971 aan de Regie der Gebouwen toevertrouwd. De voornaamste opdracht van de Regie bestaat erin de diensten van de Ministeries onderdak te bezorgen en gebouwen op te trekken zoals rechtsgebouwen, gevangenissen, rijkswachtkazernes, enz., die alle van nationale Ministers afhangen.

Er kan dus geen sprake van zijn een bestuur te regionaliseren dat vooral voor nationale Ministeries werkt.

Cela n'empêche pas la Régie d'être au service éventuel des administrations régionalisées si celles-ci le souhaitent, par exemple l'A. D. E. P. S., B. L. O. S. O...

Question :

Ne peut-on prévoir des mesures d'encouragement à la remise en état des bâtiments anciens, privés et classés ?

Réponse :

Suite à la régionalisation, cette matière n'est plus de la compétence du Ministre.

Question :

Quand la réalisation de la nouvelle poste de Blankenberge est-elle prévue ?

Réponse :

La date de l'exécution de ces travaux dépend de la mise à la disposition des crédits par le département des Postes.

Un accord de principe a été conclu avec la Société nationale du Logement. Il prévoit que, par suite d'obligations de la part de l'urbanisme, la partie supérieure (4 étages) sera réservée à des appartements sociaux.

L'apport d'une partie du terrain des postes pourrait financer le gros-œuvre pour la Poste. Le Ministre a donné son accord à cette proposition.

Grâce à ce règlement, il est probable que les travaux pourront être entamés dès l'an prochain.

Question :

La Régie des Bâtiments a prévu la construction d'une Cité administrative à Charleroi.

Ce projet a-t-il été étudié en coordination avec les instances intéressées ?

Par exemple, les postes doivent être déplacées et le déménagement va libérer de grands plateaux.

Ne serait-il pas préférable de permettre leur occupation par les services qui devront occuper plus tard la future Cité administrative et, dès lors, reporter à plus tard la construction de cette cité ?

Réponse :

Le Ministre des Travaux publics n'a pas de compétence pour décider de l'occupation future de locaux qui sont propriété de la Régie des Postes.

La Cité administrative est en fait un centre réservé uniquement aux services du département des Finances, conçu en fonction des besoins spécifiques de ce département, avec lesquels des contacts suivis ont permis d'aboutir à un programme de construction.

Question :

La gare de Marchienne-au-Pont (métro et S. N. C. B.) doit être déplacée.

Les modifications envisagées ont-elles été décidées en coordination avec le Ministère des Travaux publics ?

Zulks belet natuurlijk niet dat de Regie desgevraagd diensten presteert voor geregionaliseerde administraties, b.v. B. L. O. S. O., A. D. E. P. S., enz.

Vraag :

Kunnen geen maatregelen worden overwogen om de restauratie van oude en geklasseerde gebouwen die aan particulieren toebehoren aan te moedigen ?

Antwoord :

Ingevolge de gewestvorming behoort die aangelegenheid niet meer tot de bevoegdheid van de Minister.

Vraag :

Wanneer wordt het nieuwe postgebouw te Blankenberge gebouwd ?

Antwoord :

De datum van uitvoering van die werken hangt af van de terbeschikkingstelling van de kredieten door het departement der Posterijen.

Een principieel akkoord met de Nationale Maatschappij voor Huisvesting werd bekomen, waarbij de bovenbouw ten gevolge van verplichtingen vanwege stedenbouw (4 verdiepingen) zou bestemd worden voor sociale appartementen.

Door de inbreng van een deel van de grond der Posterijen zou de ruwbouw voor de Post gefinancierd worden. De Minister betuigde zijn instemming met dat voorstel.

Dank zij die regeling kan gesteld worden dat de werken wellicht volgend jaar een aanvang zullen kennen.

Vraag :

Het Bestuur van de Gebouwen voorziet in de bouw van een Administratief Centrum te Charleroi.

Werd dit plan bestudeerd in samenwerking met de betrokken diensten ?

Zo gaan de postdiensten b.v. verhuizen, zodat grote kantoorruimten vrijkomen.

Zou het niet beter zijn die ruimte te laten innemen door de diensten die later het Administratief Centrum zullen betrekken zodat de bouw van een Centrum kan uitgesteld worden ?

Antwoord :

De Minister van Openbare Werken is niet bevoegd om te beslissen welke diensten de kantoren zullen betrekken die aan de Regie der Posterijen toebehoren.

Het Administratief Centrum is eigenlijk een centrum dat uitsluitend voorbehouden is aan het departement van Financiën. Het is opgevat volgens de specifieke behoeften van dat departement, waarmede geregeld onderhandeld werd om het bouwprogramma uit te voeren.

Vraag :

Het station van Marchienne-au-Pont (metro en N. M. B. S.) moet worden verplaatst.

Werd die beslissing genomen na overleg met de Minister van Openbare Werken ?

Quid du réseau routier à aménager suite à ce déplacement ?

Réponse :

En ce qui concerne la traversée de Marchienne-au-Pont par le réseau métro de Charleroi avec projet d'aménagement d'une gare commune S. N. C. B.-métro, la S. N. C. B. envisage de déplacer sa station actuelle de Marchienne-au-Pont, située en rive gauche de la Sambre, afin de créer en rive droite une station commune de correspondance avec la future ligne de métro. La réalisation de complexe de correspondance nécessite la mise en place de deux ouvrages de franchissement de la Sambre par le métro ainsi que la construction de plusieurs ponts avec rails pour le chemin de fer.

Des contacts seront pris à nouveau avec le Ministère des Communications.

4. Eclairage

Question :

Quelle est l'influence de l'extinction de l'éclairage public sur les accidents ? Dispose-t-on de statistiques à cet égard ?

Réponse :

En matière de statistiques des accidents, le département dépend de la gendarmerie.

A ce jour, il n'a pas reçu de renseignements autres que ceux figurant dans la réponse à la question parlementaire évoquée à ce sujet (1).

La comparaison partielle dont le département disposait à ce moment ne couvrait qu'une période de quatre mois (octobre 1980-janvier 1981) et la période correspondante un an plus tard.

Le département insistera auprès de la gendarmerie pour disposer de ces renseignements dès qu'ils seront connus, en faire une analyse approfondie et en tirer les conclusions.

Question :

Quelles économies sont-elles prévues dans l'éclairage des autoroutes, sans pour autant compromettre la sécurité des usagers ?

Réponse :

Actuellement, l'éclairage des autoroutes est limité à l'éclairage des échangeurs. Là où la modulation est réalisée, l'éclairage est éteint entre 0 h 30 et 5 h 30, donc entre heures fixes. Les travaux en vue de cette modulation sont poursuivis. Le département envisage dans le futur la modulation non seulement entre des heures fixes, mais également durant des périodes plus importantes de la nuit en fonction de l'intensité du trafic et ce, sur base des comptages de trafic. Ceux-ci se font actuellement à la hauteur des échangeurs du réseau autoroutier.

(1) Question n° 76 du 26 mars 1982 de M. Bourgeois au Ministre des Travaux publics, *Bulletin des Questions et Réponses*, Chambre, n° 16 de 1981-1982, p. 1085.

Wat gebeurt er met het wegnnet dat door die verplaatsing van het station zal moeten worden aangepast ?

Antwoord :

In verband met de aanleg van het metronet van Charleroi doorheen Marchienne-au-Pont en de plannen i.v.m. de bouw van een gemeenschappelijk station N. M. B. S.-Metro, is de N. M. B. S. van plan het huidige station van Marchienne-au-Pont dat op de linkeroever van de Sambre is gelegen, te verplaatsen, ten einde op de rechteroever een gemeenschappelijk station te bouwen met aansluiting op de latere metrolijn. Voor de realisatie van dat complex moet de metro op twee plaatsen de Sambre kruisen en moeten enkele bruggen met treinsporen gebouwd worden.

Met de Minister van Verkeerswezen zal opnieuw onderhandeld worden.

4. Verlichting

Vraag :

Welke weerslag heeft de openbare verlichting op het aantal ongevallen ? Bestaan daar statistieken over ?

Antwoord :

Voor de statistieken i.v.m. de ongevallen is het departement aangewezen op de rijkswacht.

Tot nog toe werden geen aanvullende inlichtingen verstrekt sinds het antwoord op de desbetreffende parlementaire vraag (1).

De gedeeltelijke vergelijking waarover het departement op dat ogenblik beschikt had slechts betrekking op een periode van vier maanden (oktober 1980-januari 1981) en op de overeenstemmende periode een jaar later.

Het departement zal bij de rijkswacht aandringen om de inlichtingen te ontvangen zodra ze beschikbaar zijn. Na een grondige studie zullen dan de conclusies worden getrokken.

Vraag :

Welke besparingen kunnen worden gedaan inzake verlichting van de autowegen zonder dat evenwel de veiligheid van de weggebruikers in het gedrang komt ?

Antwoord :

De verlichting van de autowegen is thans beperkt tot de klaverbladen. Tussen twee klaverbladen in is de verlichting, daar waar de betreffende aanpassing is verricht, uitgeschakeld van 0 u. 30 tot 5 u. 30, d.w.z. tussen vaste uren. De aanpassingswerken worden voortgezet. Voor de toekomst overweegt het departement de verlichting aan te passen niet alleen tussen vaste uren, maar ook gedurende langere perioden 's nachts naar gelang van de verkeersdichtheid en wel op grond van verkeerstellingen. Deze laatste worden thans verricht ter hoogte van de klaverbladen.

(1) Vraag n° 76 van 26 maart 1982 van de heer Bourgeois aan de Minister van Openbare Werken, *Bulletin van Vragen en Antwoorden*, Kamer, n° 16, van 1981-1982, blz. 1085.

Sur les autoroutes, là où c'est techniquement possible (tenant compte des aspects photométriques, de l'aspect uniformité de l'éclairage), la moitié des sources lumineuses est éteinte.

Question :

L'éclairage est maximal sur les autoroutes et pas sur les routes ordinaires. Pourquoi ? Quid de l'éclairage des carrefours ?

Réponse :

Pour les exigences de qualité de l'éclairage, il n'est pas fait de distinction entre autoroutes et routes ordinaires; une différence entre les équipements peut être due à :

- la nature du revêtement routier (plus celui-ci est clair, moins il faut installer un éclairage puissant);
- la largeur de la route (les autoroutes sont plus larges que les routes ordinaires);
- le mode d'éclairage et les possibilités techniques de disposition des poteaux d'éclairage (unilatéral, bilatéral, berme centrale, berme latérale).

L'éclairage des routes ordinaires et de carrefours distincts fait l'objet d'un examen par la commission spéciale de sécurité routière, selon des critères de trafic et d'autres critères significatifs.

Question :

Quelle est l'économie induite par la réduction du niveau de luminance et la modulation de l'éclairage public sur le réseau routier éclairé par l'Etat ?

Réponse :

L'économie s'élevait en 1981 à 160 millions de F. L'économie estimée en début d'année pour l'année 1982 est de 280 millions de F; ce montant devrait être adapté à l'incidence de la hausse du coût de l'énergie.

Question :

Ne convient-il pas de continuer l'équipement d'éclairage des axes routiers importants, afin qu'il n'y ait pas d'hiatus sur les routes traversant plusieurs communes ?

Réponse :

Les projets les plus importants prévus en matière d'éclairage routier au budget pour 1982 comprennent essentiellement :

- pour les routes ordinaires :
 - la poursuite de l'éclairage de la RN617 Anvers-Maldegem;
 - l'éclairage des carrefours de la route expresse Hasselt-St-Trond;
 - la poursuite de l'éclairage de la RN4;

Op de autowegen is de helft van de lichtbronnen uitgeschakeld daar waar zulks technisch mogelijk is (rekening houdend met de fotometrische aspecten en met het aspect eenvormigheid van de verlichting).

Vraag :

De autowegen zijn zoveel mogelijk verlicht, maar niet de gewone wegen. Waarom ? Wat gebeurt er met de verlichting van de kruispunten ?

Antwoord :

Wat de eisen inzake de kwaliteit van de verlichting betreft, wordt geen onderscheid gemaakt tussen autowegen en gewone wegen; het verschil in de aanwezige voorzieningen kan een gevolg zijn van :

- de aard van het wegdek (hoe lichter de kleur van het wegdek, hoe minder verlichting er nodig is);
- de breedte van de weg (autowegen zijn breder dan gewone wegen);
- de wijze waarop de verlichtingspalen zijn opgesteld en de technische mogelijkheden ter zake (aan één zijde, aan beide zijden, op de middenberm, op de zijberm).

Het probleem van de verlichting van de gewone wegen en de afzonderlijke kruispunten wordt onderzocht door de bijzondere commissie voor de verkeersveiligheid op grond van criteria in verband met de verkeersdichtheid en andere betrouwbare criteria.

Vraag :

Welke besparingen vloeien voort uit de beperking en de aanpassing van de openbare verlichting op het rijkswegen-net ?

Antwoord :

In 1981 werd 160 miljoen F bespaard. Bij het begin van het jaar werd voor 1982 een besparing verwacht van 280 miljoen F; dat bedrag moet worden aangepast volgens de stijging van het indexcijfer van de energieprijzen.

Vraag :

Moeten de werken inzake de verlichtingsinstallatie op de belangrijke wegen niet worden verder gezet om te vermijden dat de verlichting op de wegen die verschillende gemeenten doorkruisen, onderbroken wordt ?

Antwoord :

De voornaamste werken m.b.t. tot de verlichting van de wegen en die op de begroting van 1982 voorkomen, hebben voornamelijk betrekking op :

- gewone wegen :
 - de voortzetting van de verlichtingswerken op de RW617 Antwerpen-Maldegem;
 - de verlichting van de kruispunten op de expresseweg Hasselt-St-Truiden;
 - de voortzetting van de verlichting van de RW4;

— pour les autoroutes :

l'éclairage des échangeurs encore non-équipés des échangeurs intercommunaux.

Cette énumération indique que, vu les restrictions budgétaires, les projets ont soigneusement été choisis.

Question :

Pourquoi l'éclairage semble-t-il meilleur dans certaines communes que dans d'autres ?

Réponse :

L'aspect de l'éclairage peut sembler meilleur dans certaines communes que dans d'autres, cela peut découler de divers éléments :

- la vétusté de l'installation;
- la puissance des sources lumineuses;
- la distance entre les sources lumineuses;
- la fréquence d'entretien des luminaires;
- la qualité des luminaires.

En ce qui concerne l'éclairage installé par l'Etat, il satisfait à des critères bien précis, tenant compte des caractéristiques du revêtement routier.

Certaines différences de qualité peuvent donc se constater aux endroits où l'on passe d'un tronçon éclairé par l'Etat à un tronçon doté d'une installation d'éclairage communale moins récente.

Question :

Y a-t-il une évolution en matière d'engagements de l'administration de l'électricité et de l'électromécanique depuis le 30 juin 1982 ?

Réponse :

En date du 30 septembre 1982, l'engagement définitif pour l'A. E. E. atteint :

- 54,3 % pour l'article 73.15;
- 76,3 % pour l'article 533.03.

5. Voies hydrauliques

a) En général

Question :

Quelle suite le Ministre va-t-il donner aux avis de la Commission nationale de politique portuaire ?

Il est souhaitable que le Ministre ne suive pas aveuglément ces avis. Certains ports sont bien équipés et d'autres déficients.

Réponse :

Le Ministre n'a pas encore reçu l'avis de la Commission nationale de politique portuaire. Dès sa réception, il sera

— autowegen :

de verlichting van de nog niet verlichte klaverbladen, die zijn aangelegd door de vroegere intercommunale verenigingen.

Deze opsomming wijst er wel op dat de geplande werken met zorg zijn uitgekozen omwille van de budgettaire beperkingen.

Vraag :

Waarom is de verlichting in sommige gemeenten beter dan in andere ?

Antwoord :

De indruk dat de verlichting in sommige gemeenten beter is dan in andere, kan te wijten zijn aan :

- de slijtage van de installatie;
- de lichtsterkte;
- de afstand van de lichtpunten;
- het aantal onderhoudselementen;
- de kwaliteit van de verlichtingsapparaten.

Voor de verlichting die door de Staat wordt aangelegd gelden precieze criteria, die rekening houden met de wegbedekking.

De kwaliteit van de verlichting kan dus verschillen op de plaatsen waar men overgaat van een vak van een weg dat verlicht is door de Staat naar een vak dat over een minder recente gemeentelijke verlichtingsinstallatie beschikt.

Vraag :

Zijn de vastleggingen van het Bestuur voor Elektriciteit en Electromechanica sinds 30 juni 1982 gewijzigd ?

Antwoord :

Op 30 september 1982 bedragen de definitieve vastleggingen voor het B. E. E. :

- 54,3 % voor artikel 73.15;
- 76,3 % voor artikel 533.03.

5. Waterwegen

a) Algemeen

Vraag :

Welk gevolg zal de Minister geven aan de adviezen van de Nationale Commissie voor het havenbeleid ?

Het is niet wenselijk dat de Minister genoemde adviezen blindeling gaat volgen. Bepaalde havens beschikken over een degelijke uitrusting, andere laten te wensen over.

Antwoord :

De Minister heeft het advies van de Nationale Commissie voor het havenbeleid nog niet ontvangen. Zodra dat wel het

analysé et le Ministre présentera un programme physique, qui, selon lui, répond le mieux aux besoins réels en ce qui concerne les ports et les voies hydrauliques.

Question :

Le « Dienst voor de Scheepvaart » et l'Office de la Navigation ont obtenu pour 1982 des subsides pour un montant de 398,3 millions de F. Quelles sont les perspectives pour réduire cette intervention de l'Etat ?

Réponse :

Dans le cadre de cette réduction, le « Dienst voor de Scheepvaart » et l'Office de la Navigation sont tenus de limiter autant que possible leurs frais de fonctionnement.

Une manière efficace de pallier les pertes de ces institutions consiste à augmenter des droits de navigation, ce qui s'est fait par l'arrêté royal du 28 avril 1981.

Une nouvelle augmentation de ces droits est prise en considération. Une grande diminution des subsides aux arganistes cités ne sera cependant pas possible, du fait qu'il faut tenir compte de la concurrence d'autres secteurs de transport.

Question :

Pourquoi ne pas manœuvrer les écluses un peu plus fréquemment en période de week-end pour le tourisme ?

La navigation de plaisance sur les voies navigables peut en effet devenir, comme dans les pays limitrophes, une industrie touristique, créatrice d'emplois.

Réponse :

L'article 38 de l'arrêté ministériel du 2 mars 1982, portant l'horaire de manœuvre des ouvrages d'art sur les voies navigables soumises au règlement général des voies navigables du Royaume prévoit la possibilité d'accorder des dérogations pour une période limitée, notamment pour stimuler le tourisme et la vie culturelle.

Question :

Les frais de fonctionnement du laboratoire de recherches hydrauliques de Châtelet prévus pour 1982 ne s'élèvent qu'à 4 millions.

Comment cela s'explique-t-il ?

Réponse :

Les dépenses de fonctionnement des laboratoires de recherches hydrauliques de Borgerhout et Châtelet sont inscrites respectivement aux articles 12.22.01 et 12.22.03 de la section 32, titre I du budget du département.

Comme indiqué à la page 90 du programme justificatif, l'évolution des dépenses est la suivante :

geval is, zal dat advies ontleed worden en de Minister zal een concreet programma voorleggen dat zijns inziens wat de havens en de waterwegen betreft het best aan de reële behoeften beantwoordt.

Vraag :

Aan de Dienst voor de Scheepvaart en het « Office de la Navigation » worden voor het jaar 1982 subsidies toegekend voor een bedrag van 398,3 miljoen F. Wat zijn de vooruitzichten om deze Rijkssubsidies te verminderen ?

Antwoord :

In het kader van de algemene versoebing moeten de Dienst voor de Scheepvaart en het « Office de la Navigation » hun algemene werkingskosten zo veel mogelijk beperken.

Een afdoende manier om de verliezen van deze instellingen tegen te gaan bestaat erin de scheepvaartrechten te verhogen. Zulks gebeurde reeds bij koninklijk besluit van 28 april 1981.

Een nieuwe verhoging van de rechten wordt overwogen. Een grote vermindering van de subsidies aan genoemde instellingen zal evenwel niet mogelijk zijn, aangezien er rekening moet worden gehouden met de concurrentie van andere vervoersectoren.

Vraag :

Waarom kan men de sluizen gedurende het weekeinde niet een beetje regelmatig bedienen ten behoeve van de pleziervaart ?

Pleziervaart op de waterwegen kan immers, zoals in onze buurlanden, een toeristische sector worden die werkgelegenheid schept.

Antwoord :

Artikel 38 van het ministerieel besluit van 2 maart 1982 houdende de uurregeling van de bediening van de kunstwerken op de bevaarbare waterwegen onderworpen aan het algemeen reglement der scheepvaartuigen van het Koninkrijk, voorziet in de mogelijkheid afwijkingen voor een beperkte periode te verlenen, onder meer om het toerisme en het culturele leven te stimuleren.

Vraag :

De voor 1982 in uitzicht gestelde werkingskosten van het waterbouwkundig laboratorium te Châtelet belopen 4 miljoen.

Wat is daarvan de uitleg ?

Antwoord :

De werkingsuitgaven van de waterbouwkundige laboratoria te Borgerhout en te Châtelet zijn ingeschreven onder de artikelen 12.22.01 en 12.22.03 van afdeling 32, titel I van de begroting van het Departement.

Zoals op blz. 90 van het verantwoordingsprogramma wordt aangestipt, evolueerden de uitgaven als volgt :

	1982	1981	1980
Laboratoire de Borgerhout	27,4	26,6	28,6
Laboratoire de Châtelet	4,0	3,4	3,0

Question :

Quelles sont les études financées par des ressources particulières qui ont été confiées respectivement au laboratoire de Borgerhout, à celui de Châtelet et au service d'études hydrologiques ?

Réponse :

La seule étude en cours à la section de Borgerhout du Laboratoire de Recherches hydrauliques qui soit payée par des tiers est l'étude du fleuve Zaïre (en collaboration avec la section de Châtelet), pour le compte de l'A. G. C. D., et ce conformément à l'article 2, § 3 de l'arrêté royal du 19 novembre 1973 définissant la mission du laboratoire.

La section de Châtelet réalise :

- 1) l'étude de l'implantation d'une pile de pont en Sambre à Marcinelle, pour le compte de la S. N. C. B.;
- 2) l'étude des collecteurs de Bruxelles, pour le compte de la Région bruxelloise;
- 3) l'étude du fleuve Zaïre (en collaboration avec la section de Borgerhout), pour le compte de l'A. G. C. D.

Question :

Pourquoi le Conseil supérieur du Trafic fluvial ne se réunit-il plus ?

Réponse :

Les mandats des membres (désignés pour quatre ans) n'ont plus été renouvelés depuis plus d'une dizaine d'années.

Question :

L'article 73.16 prévoit encore des crédits pour les ports de plaisance, alors qu'il s'agit d'une matière régionalisée.

Quid ?

Réponse :

Ces crédits ne servent qu'à couvrir les revisions et décomptes de travaux en cours.

Question :

L'article 4 du budget prévoit que le Ministre des Travaux publics est autorisé à percevoir le produit des taxes pour plaques d'immatriculation pour barquettes, embarcations de plaisance et bouées de pêche. Quel est le fondement de ce système ? Ces recettes ne doivent-elles pas être régionalisées ?

	1982	1981	1980
Laboratorium van Borgerhout	27,4	26,6	28,6
Laboratorium van Châtelet	4,0	3,4	3,0

Vraag :

Welke door bijzondere inkomsten gefinancierde studies werden respectievelijk toevertrouwd aan het laboratorium te Borgerhout, aan dat te Châtelet en aan de dienst voor hydrologisch onderzoek ?

Antwoord :

De enige studie die thans in de afdeling Borgerhout van het waterbouwkundig laboratorium aan de gang is en door derden betaald wordt, is voor rekening van het A. B. O. S. gewijd aan de Zaïrestroom (in samenwerking met de afdeling Châtelet) en zulks conform artikel 2, § 3, van het koninklijk besluit van 19 november 1973 tot vaststelling van de opdracht van het laboratorium.

De afdeling Châtelet realiseert :

- 1) de studie van de bouw van een brugpijler in de Sambre te Marcinelle voor rekening van de N. M. B. S.;
- 2) de studie van de hoofdriolen te Brussel voor rekening van het Brussels gewest;
- 3) de studie van de Zaïrestroom (in samenwerking met de afdeling Borgerhout) voor rekening van het A. B. O. S.

Vraag :

Waarom komt de Hoge Raad van Binnenscheepvaart niet meer bijeen ?

Antwoord :

De mandaten van de (voor vier jaar aangewezen) leden werden sedert meer dan tien jaar niet meer verlengd.

Vraag :

In artikel 73.16 worden nog kredieten uitgetrokken voor het uitbouwen van jachthavens terwijl het om een geregionaliseerde materie gaat.

Quid ?

Antwoord :

Die kredieten dienen alleen om de herzieningen en afrekeningen van aan de gang zijnde werken te dekken.

Vraag :

Artikel 4 van de begroting bepaalt dat de Minister van Openbare Werken ertoe gemachtigd wordt de opbrengst van de taksen voor nummerplaten van bootjes, plezierbootjes en vissersboeien te innen. Waarop steunt die regeling ? Dienen die ontvangsten niet te worden geregionaliseerd ?

Réponse :

Le fondement de ce système est le suivant :

1) la loi du 15 mars 1971 concernant les droits de navigation à percevoir sur les voies navigables administrées par l'Etat (*Moniteur belge* du 7 mai 1971);

2) l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du Royaume (*Moniteur belge* du 15 octobre 1936), corrigé ou modifié par des arrêtés royaux ou des arrêtés du Régent subséquents;

3) l'arrêté royal du 7 septembre 1950 portant les règlements particuliers de certaines voies navigables, complété et modifié par des arrêtés royaux subséquents.

L'article 6 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles (*Moniteur belge* du 15 août 1980) définit les matières visées à l'article 107^{quater} de la Constitution.

b) Divers

Question :

Sur la rive gauche de l'Escaut, le coût annuel d'un bail emphytéotique est d'environ 47 F/m² pour un terrain situé le long d'un bassin profond.

A quelles conditions les terrains situés le long de la jetée est du port de Zeebrugge à Knokke-Heist ont-ils été mis à la disposition de la S. A. Distrigaz, qui a déjà entamé les travaux de construction pour le terminal G. N. L. ?

Réponse :

L'établissement de la S. A. Distrigaz sur la jetée est à Zeebrugge est réglé par l'arrêté royal du 7 août 1981. Cet arrêté prévoit que les redevances seront perçues conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 15 mars 1966, qui règle de manière générale les redevances dues pour l'occupation du domaine public par les installations de transport de gaz. Cela implique que le montant de la redevance annuelle pour le terminal G. N. L. sera égale à 5 % de la valeur vénale du terrain, avec un maximum toutefois de 100 F/m².

Le département agit en l'espèce en tant qu'administrateur du domaine de l'Etat, en attendant que la gestion et l'exploitation soient confiées au port-administrateur. Le 17 juin 1981, la S. A. Distrigaz a dès lors reçu une autorisation précaire de commencer les travaux.

A l'heure actuelle, l'administration négocie avec la S. A. Distrigaz la conclusion d'une convention formelle réglant les modalités relatives à l'occupation du terrain et à la redevance y afférente.

Question :

Une grande quantité de pierraille est transportée par la route en vue de l'agrandissement du port de Zeebrugge. Il est évident que ce mode de transport présente, à côté de nombreux avantages, certains inconvénients tels que la détérioration de la voirie, des problèmes de circulation, des nuisances, etc.

Dans quelle mesure le transport de cette pierraille est-il réparti entre les trois modes de transport (route, rail et bateau) ?

Antwoord :

Die regeling steunt op :

1) de wet van 15 maart 1971 betreffende de scheepvaartrechten te heffen op de waterwegen onder beheer van de Staat (*Belgisch Staatsblad* van 7 mei 1971);

2) het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende algemeen reglement van de waterwegen van het Rijk (*Belgisch Staatsblad* van 15 oktober 1936), verbeterd of gewijzigd bij de daaropvolgende koninklijke besluiten of besluiten van de Regent;

3) het koninklijk besluit van 7 september 1950 houdende bijzondere reglementen voor sommige scheepvaartwegen, aangevuld en verbeterd bij de daaropvolgende koninklijke besluiten.

Artikel 6 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (*Belgisch Staatsblad* van 15 augustus 1980) bepaalt de materies, bedoeld bij artikel 107^{quater} van de Grondwet.

b) Allerlei

Vraag :

Op de Linker Scheldeoever wordt ca 47 F/m² gevraagd als jaarlijkse erfpacht voor een terrein gelegen aan een diep-waterkaai.

Aan welke voorwaarden werden de gronden op de oostelijke dam van de haven Zeebrugge te Knokke-Heist ter beschikking gesteld van de N. V. Distrigaz dat reeds de bouwwerken voor de L. N. G. Terminal aangevat heeft ?

Antwoord :

De vestiging van de N. V. Distrigaz op de oostdam te Zeebrugge wordt geregeld door het koninklijk besluit van 7 augustus 1981. In dit besluit wordt in het vooruitzicht gesteld dat de retributies zullen geheven worden volgens de bepalingen van het koninklijk besluit van 15 maart 1966, dat in algemene zin de retributies van Staatsdomein voor gasvervoerinstallaties regelt. Dit impliceert dat het bedrag van de jaarlijkse retributie voor de L. N. G.-terminal 5 % van de verkoopwaarde van het terrein bedraagt, evenwel met een maximum van 100 F/m².

Het departement treedt in deze aangelegenheid op als beheerder van het Staatsdomein, in afwachting dat dit aan de haven-beheerder in beheer en exploitatie gegeven wordt. Op 17 juni 1981 werd dan ook aan de N. V. Distrigaz een preciaire vergunning verleend om met de werken te starten.

Op dit ogenblik onderhandelt de administratie met N. V. Distrigaz voor het afsluiten van een formele overeenkomst, die de uitvoeringsmodaliteiten regelt van de terreinname en retributie.

Vraag :

Voor de uitbouw van de haven Zeebrugge worden te Knokke-Heist heel wat stortstenen aangevoerd over de weg. Het is duidelijk dat deze vervoerswijze naast talrijke voordelen ook nadelen vertoont zoals ondermeer de beschadiging van de wegenis, verkeersproblemen en milieuhinder.

In welke mate is de toevoer gespreid over de drie vervoerswijzen : weg, spoor en binnenscheepvaart ?

Quelles sont les mesures envisagées pour réparer les routes fortement endommagées à la suite de ces transports, en particulier les RN 300 et 72 ?

Les riverains de la RN300 principalement ont déposé de nombreuses plaintes parce que leurs maisons présentent des fissures dues aux trépidations provoquées par les camions.

Réponse :

Le transport de pierraille destinée à la construction des deux jetées du port, au total 5 141 000 tonnes, se répartit comme suit entre les trois modes de transport :

— train	1 575 000 tonnes (31 %)
— bateau	550 000 tonnes (11 %)
— camion	3 016 000 tonnes (58 %)

Il est évident que le transport par camion doit être effectué conformément aux règlements de la circulation, notamment en ce qui concerne la charge par essieu et la limitation de vitesse. L'évolution du revêtement des RN 300 et 72 est suivie par mon administration, et la situation actuelle ne nécessite pas encore de mesures spéciales. Il faut en outre remarquer que ces routes ne sont pas utilisées exclusivement pour le transport de pierraille à destination de Zeebrugge.

Le département n'ignore pas que les riverains de la RN300 se plaignent des trépidations provoquées par les camions. Ces plaintes sont actuellement examinées par l'Administration des routes.

Question :

Jusqu'à présent ont été livrées à Zeebrugge des pierres provenant de carrières situées en Wallonie. Il semble que des commandes vont être confiées à des carrières qui n'ont pas remis de prix lors des adjudications et à des coûts supérieurs aux prix pratiqués.

Est-ce la réalité ?

Réponse :

Jusqu'à présent, les répartitions officielles des quantités à livrer par les carrières n'ont jamais été appliquées.

Comme il s'est produit un marchandage énorme, et ce au détriment des carrières, le Ministre a décidé de modifier le système et d'opérer une répartition entre les carrières.

En ce qui concerne les prix, les gains réalisés sur l'achat des pierres se chiffrent à 227 millions.

Les renseignements cités dans la question ne sont donc pas exacts.

Question :

Depuis la fin des travaux de remblayage hydraulique sur la côte orientale (Oostkust) en mars 1979, on a constaté une érosion moyenne de 46 m³ par mètre. Au début de 1981, cela représentait une érosion totale de 473 000 m³.

Au Zoute, une moyenne de 103 m³ par mètre a été notée. Il semble par conséquent qu'il faudra procéder à un nouvel apport, limité, de sable. Le budget pour 1982 ne prévoit rien pour ces travaux qui seront pourtant indispensables en 1983.

Peut-on prévoir que les sommes nécessaires seront inscrites au budget pour 1983 ?

Welke maatregelen worden overwogen om de sterk beschadigde wegen om en rond de aanvoerplaats te herstellen, meer bepaald RW300 en RW72 ?

Vooraf langs RW300 zijn er heel wat klachten van omwonenden waarvan de huizen barsten vertonen ingevolge de trillingen veroorzaakt door de vrachtwagens.

Antwoord :

Het vervoer van de stortsteen voor de bouw van de beide havendammen, in het totaal 5 141 000 ton wordt als volgt verdeeld over de drie transportmiddelen :

— trein	1 575 000 ton (31 %)
— schip	550 000 ton (11 %)
— vrachtwagen	3 016 000 ton (58 %)

Het spreekt vanzelf dat het transport per vrachtwagen moet gebeuren in overeenstemming met de verkeersreglementen o.a. wat betreft de toegelaten afbelasting en de snelheidsbeperking. De evolutie van het wegdek van de RW 300 en 72 wordt door de administratie gevolgd, maar de huidige situatie vergt nog geen bijzondere maatregelen. Het transport langs deze wegen bestaat bovendien niet uitsluitend uit stortsteen voor Zeebrugge.

Het is het departement bekend dat de omwonenden langs RW 300 klagen over trillingen veroorzaakt door vrachtwagens. Deze klachten worden nu door het Bestuur der Wegen onderzocht.

Vraag :

Tot nog toe werden in Zeebrugge stenen geleverd welke afkomstig waren uit in Wallonië gevestigde steengroeven. Het schijnt dat bestellingen zullen worden toevertrouwd aan steengroeven die bij de aanbestedingen geen prijsofferte hebben ingediend, tegen prijzen die hoger liggen dan de normale.

Is dat waar ?

Antwoord :

Tot nog toe werd de officiële spreiding van de door de steengroeven te leveren hoeveelheid stenen nooit toegepast.

Omdat heel wat gepingel werd vastgesteld ten nadele van de steengroeven, heeft de Minister beslist de regeling te wijzigen en een spreiding over de steengroeven toe te passen, wat logisch lijkt.

Wat de prijzen betreft werd een winst van 227 miljoen op de aankoop van de stenen gemaakt.

Bijgevolg blijken de in de vraag vermelde inlichtingen op een vergissing te berusten.

Vraag :

Sinds het einde der opspuitingswerken op de Oostkust (maart 1979) is er een gemiddelde strandafslag genoteerd van 46 kubieke meter per meter, wat begin 1981 resulteerde in een totale afslag van 473 000 kubieke meter.

In het Zoute werd reeds gemiddeld 103 kubieke meter per meter genoteerd. Een beperkte hersuppletie is aangevraagd. Terzake is niets voorzien op de begroting voor 1982 doch deze werken zijn zeker dringend nodig in 1983.

Mag het voorzien worden dat de nodige sommen op deze begroting zullen terug te vinden zijn ?

Réponse :

L'érosion sur la côte orientale (Oostkust) à Knokke-Heist est suivie de près par l'administration.

Pour l'instant, il n'est pas encore nécessaire d'effectuer des travaux de remblayage, même limités. Aucune somme ne sera donc prévue au budget pour 1983.

Il est clair cependant que d'importants travaux devront être effectués en 1984 ou 1985. Il faudra tenir compte de cette nécessité lors de l'élaboration du budget de ces années, mais également d'autres priorités et des moyens budgétaires limités.

Question :

Une étude effectuée à l'université de Rhode Island aux Etats-Unis a démontré que des brise-lames faits de vieux pneus en caoutchouc donnaient d'excellents résultats. Cette technique permet de briser des lames atteignant jusqu'à 1 m 50; le prix de revient en est très bas et les pneus constituent en outre d'excellentes frayères.

En réponse à la question de votre rapporteur, le Ministre a déclaré qu'il était en principe disposé à faire procéder à une expérience afin de déterminer si cette technique peut donner des résultats positifs.

Quand le Ministre estime-t-il qu'une expérience de ce type pourra être effectuée sur nos côtes ?

Réponse :

Le département a toujours estimé que les brise-lames flottants, qu'ils soient faits de pneus en caoutchouc ou non, sont peu adaptés aux plages belges où le mouvement des marées est important.

Cependant le Ministre ne s'oppose pas à un essai à caractère limité. Une telle expérience doit néanmoins être précédée d'une étude théorique effectuée sur la base de la littérature existante et d'expériences similaires réalisées à l'étranger.

L'administration effectue pour l'instant cette étude théorique. Sur la base des résultats de cette étude, une décision définitive sera prise quant à la réalisation d'une expérience.

Question :

Le Ministre déclare vouloir achever les grands travaux déjà entamés. Pourquoi cela ne couvre-t-il pas l'aménagement de la rive gauche de l'Escaut ?

Réponse :

Pour les voies hydrauliques, plusieurs projets sont prévus au programme physique de 1982, e.a. :

- aménagements de bassins : 32 millions;
- construction de murs de quai dans le quatrième bassin : 535 millions;
- aménagement de la zone tampon sud : 22 millions;
- Revisions et divers : 54 millions.

Le programme justificatif du budget en fait état en page 107 du document.

Antwoord :

De strandafslag aan de oostkust te Knokke-Heist wordt door de administratie van zeer dichtbij gevolgd.

Op dit ogenblik is een hersuppletie, zelfs op beperkte schaal, nog niet vereist. Op de begroting voor 1983 zal dan ook geen bedrag hiervoor voorzien worden.

Wel is het duidelijk dat in 1984 en 1985 een belangrijke hervoeding zal moeten uitgevoerd worden. Bij het opmaken van de begroting voor deze jaren zal met deze noodzaak rekening moeten gehouden worden, maar ook met andere prioriteiten en de beperkte budgettaire middelen.

Vraag :

Uit een onderzoek aan de universiteit van Rhode Island (V. S. A.) blijkt dat golfbrekers bestaande uit oude rubberen banden goede resultaten opleverden. Niet alleen is het systeem effectief om golven tot 1 meter 50 te breken, is de kostprijs ervan zeer laag, maar bieden rubberen banden uitstekende plaatsen voor het visbroeden.

In antwoord op de vraag van uw rapporteur verklaarde de Minister dat hij in principe bereid is een experiment uit te voeren om uit te maken of dit nuttige resultaten kan opleveren.

Wanneer kan een proefneming op onze kust overwogen worden ?

Antwoord :

Principieel blijft het departement van mening dat drijvende golfbrekers, al dan niet samengesteld uit rubberen banden, weinig geschikt zijn voor de Belgische stranden, waar een grote tijbeweging aanwezig is.

De Minister is nochtans niet gekant tegen het uitvoeren van een beperkte proef. Dergelijk experiment moet nochtans voorafgegaan worden door een theoretisch onderzoek op basis van de bestaande literatuur en soortgelijke experimenten in het buitenland.

De administratie voert nu deze theoretische studie uit. Op basis van de resultaten zal dan een definitieve beslissing kunnen genomen worden omtrent het al dan niet uitvoeren van een proef.

Vraag :

De Minister verklaart dat hij de reeds aangevatte grote werken wil voltooien. Waarom is het bedrijfsklaar maken van de Linkerscheldeover daar niet inbegrepen ?

Antwoord :

Voor de waterwegen staan op het fysisch programma van 1982 verschillende projecten vermeld :

- aanleg van de dokken : 42 miljoen;
- bouw van kaaimuren in het vierde dok : 535 miljoen;
- inrichting van de zuidelijke bufferzone : 22 miljoen;
- herzieningen en allerlei : 54 miljoen.

Het verantwoordingsprogramma van de begroting bespreekt dit punt op blz 107 van het stuk.

Question :

Le budget comporte un poste de 3 millions pour la réalisation d'études hydrographiques en vue du creusement du canal de Baalhoek.

Faut-il en déduire que ce projet va être mis à exécution ?

Réponse :

Le creusement du canal de Baalhoek fait toujours partie des projets du Gouvernement. Cet ouvrage doit constituer le parachèvement des travaux d'extension du port d'Anvers sur la rive gauche de l'Escaut.

Aucun traité n'a encore été conclu entre la Belgique et les Pays-Bas.

Cela n'empêche toutefois pas que les travaux d'étude puissent se poursuivre sur le plan purement technique.

Le crédit de 3 millions de francs prévu pour l'étude hydrographique doit permettre de faire progresser l'étude technique au niveau de l'avant-projet.

Question :

La S. D. R. de Flandre occidentale a insisté à plusieurs reprises sur la nécessité de réaliser le « Noorderkanaal », qui emprunterait le tracé du Canal Baudouin.

Le creusement du « Noorderkanaal » serait le seul moyen de réaliser la liaison par eau entre Bruges et l'arrière-pays. Cet ouvrage permettrait en outre de résoudre le problème de l'écoulement des eaux de la Lys et de l'Escaut et offrirait des possibilités d'extraction de sable.

Quelle est la position du Ministre à ce sujet ?

Réponse :

La dénomination « Noorderkanaal » désigne le canal, en principe d'un gabarit de 2 000 tonnes, qui serait creusé entre Schipdonk et Heist selon le tracé de l'actuel canal de dérivation de la Lys.

L'administration examine dans quelle mesure ce canal pourrait constituer un dispositif de sécurité permettant d'éviter les inondations dans la région gantoise.

On constate en effet que les débits de pointe en régime de crue ne cessent de croître et atteignent Gand toujours plus rapidement à la suite d'une urbanisation poussée et de la modernisation de la Lys et du Haut Escaut.

Dans des conditions normales, le débit de la Lys et du Haut Escaut peut être évacué par la voie naturelle, c'est-à-dire par l'Escaut maritime; il est d'ailleurs nécessaire de maintenir un débit d'amont normal dans l'Escaut maritime afin d'éviter l'ensablement du fleuve. Dans des conditions exceptionnelles, l'Escaut maritime ne suffit pas pour absorber les débits de crue réunis de la Lys et du Haut Escaut, de sorte qu'il s'impose de trouver un autre moyen d'assurer l'écoulement de ces débits de pointe.

Le creusement du « Noorderkanaal » apporterait assurément une solution valable au problème qui se pose. L'étude du problème de la maîtrise des eaux n'est cependant pas encore achevée à ce jour; d'autres solutions sont encore à l'étude.

La fonction économique du « Noorderkanaal », à savoir assurer la liaison par eau de Zeebrugge avec son hinterland, n'a pas encore été étudiée de manière concrète. Du reste, le Ministre attend de connaître les résultats de l'étude relative à la maîtrise des eaux.

Vraag :

In de begroting komt een post voor van 3 miljoen voor het hydrografisch onderzoek ten behoeve van het Baalhoekkanaal.

Wordt dit project dan uitgevoerd ?

Antwoord :

De aanleg van het Baalhoekkanaal wordt inderdaad nog steeds door de Regering gepland als sluitstuk van de uitbreiding van de haven van Antwerpen op de Linker Schelde-oever.

Het afsluiten van een verdrag tussen België en Nederland is nog niet gebeurd.

Dit belet niet dat op zuiver technisch vlak de studie voortgezet wordt.

Het voorziene bedrag van 3 miljoen F voor het hydrografisch onderzoek moet het mogelijk maken de voorontwerpstudie van het Baalhoekkanaal technisch verder uit te werken.

Vraag :

Door de G. O. M. West-Vlaanderen werd herhaaldelijk aangedrongen en gewezen op de noodzaak van de realisatie van het Noorderkanaal, traject Boudewijnkanaal.

Het Noorderkanaal zou de enige mogelijke manier zijn tot verbinding te water tussen Zeebrugge en het achterland. Ook zou het probleem van de afvoer van Leie en Scheldewater oplossen en mogelijkheden bieden tot zandwinning.

Welk is het standpunt van de Minister terzake ?

Antwoord :

Onder de naam « Noorderkanaal » moet verstaan worden het kanaal, in principe op 2000 ton, tussen Schipdonk en Heist, volgens het tracé van het aldaar bestaande afleidingskanaal der Leie.

De eventuele aanleg wordt door de administratie bestudeerd als mogelijk veiligheidspositief voor het vermijden van overstromingen in het Gentse.

Door de doorgedreven urbanisaties en de modernisering van de Leie en de Bovenschelde wordt immers vastgesteld dat de piekdebieten bij was steeds groter worden en bovendien sneller Gent bereiken.

In normale omstandigheden kan het debiet van Leie en Bovenschelde volgens de natuurlijke weg afgevoerd worden nl. via de Zeeschelde; het instandhouden van een normaal bovendebiet in de Zeeschelde is trouwens noodzakelijk om aanzandingen in de rivier te beperken. In buitengewone omstandigheden kan de Zeeschelde het gezamenlijke was-debiet van Leie en Bovenschelde evenwel niet afvoeren, zodat voor deze piekdebieten een andere afvoermogelijkheid moet gevonden worden.

De aanleg van het Noorderkanaal is alvast één geldige oplossing voor het gestelde probleem. Op dit ogenblik is de studie van het waterbeheersingsprobleem nochtans nog niet voltooid; mogelijke alternatieven worden nog bestudeerd.

De economische functie van het Noorderkanaal, namelijk als mogelijke verbinding te water tussen Zeebrugge en zijn hinterland, werd nog niet concreet bestudeerd. De Minister wenst trouwens eerst de resultaten van de waterbeheersingsstudie af te wachten.

Question :

Le budget pour 1982 ne prévoit aucun crédit pour la construction, à Moerbrugge-Oostkamp, d'un nouveau pont sur le canal Gand-Ostende.

La réalisation de cet ouvrage, qui est une nécessité urgente, peut-elle être prévue pour 1983 ?

Réponse :

La reconstruction du pont de Moerbrugge (Oostkamp) est prévue dans le cadre de la modernisation du canal Gand-Bruges. Le pont mobile sera remplacé par un nouveau pont du même type. Le calendrier prévu est le suivant :

- travaux de génie civil, estimés à 55 millions de francs, en 1984;
- équipement électromécanique, estimé à 45 millions de francs, en 1985.

Dans l'intérêt de la navigation, il conviendra de procéder à la mise au gabarit du canal à Beernem-Moerbrugge aussitôt que les moyens budgétaires le permettront. C'est à cet endroit que se situe le principal obstacle sur le canal Gand-Bruges. Les travaux à réaliser rendront l'ensemble du canal accessible aux bateaux de 1 000 tonnes.

Question :

Le port de plaisance de Knokke-Heist ne ressortit-il pas à la compétence nationale du Ministre des Communications, compétent pour la navigation ? Les travaux à ce port ne devraient-ils pas être prévus après la réalisation des grands travaux d'infrastructure à Zeebrugge ?

Réponse :

Suite à la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, le port de plaisance de Knokke-Heist ressortit à la Communauté flamande pour ce qui concerne l'implantation et l'exploitation.

L'Exécutif flamand a créé à cet égard un groupe de travail.

Rien n'est prévu dans le budget. Il existe un croquis officieux.

Question :

Quels sont les travaux prévus en matière d'entretien et de modernisation du port de pêche de Zeebrugge pour l'année 1982 et pour les années suivantes ?

Réponse :

Les travaux d'entretien suivants ont été ou seront encore effectués en 1982 :

a) les travaux ordinaires de dragage (entretien) prévus au contrat de dragage en cours	5 000 000 F
b) les réparations habituelles dues à l'usure normale des embarcadères en béton et des murs de quai, des échelles et des défenses en bois, des bittes et poteaux d'amarrage, prévues au contrat d'entretien en cours	3 700 000 F

Vraag :

Het bouwen van een nieuwe brug te Moerbrugge-Oostkamp op het kanaal Gent-Oostende werd niet voorzien in de begroting voor 1982.

Mag de realisatie van dit dringend noodzakelijk werk voorzien worden in 1983 ?

Antwoord :

In het raam van de modernisering van het kanaal Gent-Brugge is de herbouw van de brug te Moerbrugge (Oostkamp) gepland. Voorzien wordt de bestaande beweegbare brug te vervangen door een nieuwe beweegbare brug aldaar. Het departement plant deze werken als volgt :

- de burgerlijke bouwkunde, geraamd op 55 miljoen F, voor 1984;
- de electromechanische uitrusting, geraamd op 45 miljoen F, voor 1985.

In het belang van de scheepvaart is het immers vereist dat, van zodra de budgettaire middelen hiervoor kunnen gevonden worden, de calibrering van het kanaal te Beernem-Moerbrugge wordt aangevat. Deze plaats vormt op het ogenblik het belangrijkste obstakel op het kanaal Gent-Brugge. Van zodra de werken aldaar zullen uitgevoerd zijn, kan de tonnemaat op het ganse kanaal reeds opgetrokken worden tot 1 000 ton.

Vraag :

Valt de jachthaven van Knokke-Heist niet onder de nationale bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen, die bevoegd is voor de scheepvaart ? Zouden de werken aan die haven niet na de voltooiing van de grote infrastructuurwerken te Zeebrugge moeten gepland worden ?

Antwoord :

Ingevolge de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen valt de jachthaven van Knokke-Heist onder de bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap wat de plaatsbepaling en de exploitatie betreft.

De Vlaamse Executieve heeft te dien einde een werkgroep opgericht.

Op de begroting is geen enkel krediet uitgetrokken. Er bestaat alleen een officieuze schets.

Vraag :

Welke werken qua onderhoud of modernisering zijn voorzien voor de vissershaven van Zeebrugge voor het jaar 1982 en volgende jaren ?

Antwoord :

In 1982 werden of zullen nog volgende onderhoudswerken uitgevoerd worden in de vissershaven te Zeebrugge :

a) de gebruikelijke onderhoudsbaggerwerken op het lopende baggercontract	5 000 000 F
b) de gebruikelijke herstellingen wegens de normale sleet van de betonsteigers en de kaaimuren, de ladders en de wrijfhouten, de bolders en de meerpalen op het lopend onderhoudscontract	3 700 000 F

c) les réparations habituelles de dégâts. Ces réparations figurent également au contrat d'entretien en cours. Le coût de ces réparations est cependant imputé à l'auteur des dégâts lorsque celui-ci est connu. Montant des réparations jusqu'à la fin du mois de juillet 1982	2 850 000 F
d) l'enlèvement des épaves	750 000 F
Total	12 300 000 F

Les montants pour l'année 1983 et les années suivantes seront probablement du même ordre de grandeur.

La Commission nationale de la Politique portuaire a proposé un important programme de modernisation basé sur un rapport du groupe de travail « Port de pêche ». Ce programme vise principalement à supprimer l'effet de marée dans le port de pêche.

Le Ministre a déjà chargé l'administration d'exécuter une partie du programme proposé, à savoir l'extension du bassin Albert. Un crédit de 115 millions de francs sera prévu à cette fin dans le projet de budget pour 1983.

Cette première phase permettra un accroissement des possibilités de mouillage pour la flotte de pêche, ce qui constitue une première priorité.

Le Ministre n'a pas encore pris de décision au sujet des autres travaux de modernisation. La solution proposée par la Commission nationale de la Politique portuaire exige la construction d'une écluse, ce qui implique que la ville de Bruges sera responsable de l'entretien et du service de cette écluse. Le Ministre n'est pas encore convaincu que les avantages de la suppression de l'effet de marée dans le port de pêche puissent justifier les frais de construction et d'exploitation de cet ouvrage.

Question :

L'écluse de mer actuelle de Zeebrugge est régulièrement le théâtre d'embouteillages qui sont dus dans une large mesure, sinon exclusivement, à une infrastructure routière insuffisante (1 bande de circulation sur le pont Strauss).

Pour les années 1965, 1970 et 1975, on a enregistré en moyenne respectivement 8 073, 8 899 et 11 124 véhicules par jour.

Quelle était la moyenne journalière pour 1980 ?

En moyenne, les ponts de l'écluse sont levés dix fois par jour. Lorsque la nouvelle écluse aura été mise en service, on pourra peut-être envisager de fermer momentanément la petite écluse, ce qui doit permettre de créer à cet endroit un tunnel routier. Il est évident que des mesures doivent être prises pour décongestionner cette voie de communication. Quelles sont celles que le Ministre envisage de prendre ?

Réponse :

En 1980, on a enregistré une moyenne de 10 761 véhicules par jour.

Les conditions de circulation à l'écluse de mer actuelle nécessitent en effet des mesures importantes. Une adaptation de l'infrastructure routière près de l'écluse doit s'inscrire dans le cadre d'une nouvelle approche urbanistique en ce qui concerne la zone située entre le Canal Baudouin et la route nationale Bruges-Zeebrugge. Une concertation avec la ville de Bruges est requise.

Le Ministre chargera l'administration de prendre des initiatives dans ce sens et de présenter une solution concrète.

c) de gebruikelijke herstellingen wegens schadegevallen; de herstelling gebeurt eveneens op het lopend onderhoudscontract. De kostprijs van de herstelling wordt evenwel verhaald op de schadeverwekker ingeval deze bekend is : bedrag der herstellingen tot einde juli 1982	2 850 000 F
d) de opruiming van wrakken	750 000 F
Totaal	12 300 000 F

Voor 1983 en volgende jaren mogen bedragen van dezelfde grootte-orde worden verwacht.

De Nationale Commissie voor het Havenbeleid heeft op grond van een studieapport van zijn werkgroep « Vissershaven » een uitgebreid moderniseringsprogramma voorgesteld, dat in hoofdzaak beoogt de tijwerking in de vissershaven uit te schakelen.

De Minister heeft aan de administratie opdracht gegeven reeds over te gaan tot een onderdeel van het voorgestelde programma, nl. de verlenging van het Albertdok. Op de ontwerpbegroting voor 1983 zal hiervoor een krediet van 115 miljoen frank worden voorzien.

Met deze eerste fase kan het aantal ligplaatsen voor de vissersvloot worden uitgebreid, wat een eerste prioriteit is.

De verdere modernisering van de vissershaven houdt de Minister voorlopig in beraad. De oplossing voorgesteld door de Nationale Commissie voor het Havenbeleid vergt de bouw van een sluis, wat dan tevens impliceert dat de stad Brugge moet instaan voor het onderhoud en de bediening van de sluis. De Minister is er nog niet van overtuigd dat de bouw- en exploitatiekosten van dit kunstwerk opwegen tegen de voordelen, die het uitschakelen van de tijwerking in de vissershaven met zich brengt.

Vraag :

Ter hoogte van de huidige zeelsluis te Zeebrugge doen zich regelmatig verkeersopstoppen voor welke in grote mate zoniet uitsluitend te wijten zijn aan een onvoldoende wegeninfrastructuur (1 rijstrook over de Straussbrug).

Gemiddeld werden per dag in 1965, 1970 en 1975 respectievelijk 8 073, 8 899, 11 124 voertuigen genoteerd.

Wat was het daggemiddelde voor 1980 ?

Gemiddeld worden tienmaal per dag de sluisbruggen opgehaald. Nadat de nieuwe sluis zal in gebruik gesteld zijn kan wellicht overwogen worden om de kleine sluis tijdelijk buiten gebruik te stellen, waardoor het mogelijk moet zijn aldaar een verkeerstunnel te bouwen. Zeker dienen aldaar maatregelen genomen te worden. Wat voorziet de Minister om de voormelde beruchte verkeersknoop op te heffen ?

Antwoord :

Gemiddeld werden per dag 10 761 voertuigen genoteerd in 1980.

De huidige verkeerssituatie aan de bestaande zeelsluis vergt inderdaad grondige maatregelen. Een aanpassing van de wegeninfrastructuur rondom de sluis moet kaderen in een nieuwe planologische aanpak van de zone gelegen tussen het Boudewijnkanaal en de rijksweg Brugge-Zeebrugge. Overleg met de Stad Brugge is vereist.

De Minister zal de administratie opdracht geven initiatieven in deze zin te nemen en een concrete oplossing uit te werken.

Question :

Pour le port autonome de Charleroi, les investissements figurant à l'article 63.14 s'élevaient en 1979 à 240 millions et en 1982, ils s'élèvent à 140 millions.

Pourquoi cette diminution ?

Réponse :

Les possibilités objectives de mise en adjudication d'un programme cohérent ne permettaient pas d'affecter des crédits supérieurs à ceux alloués en 1982.

Il faut en effet que l'administration soit à même, tant techniquement qu'administrativement, de faire exécuter le programme prévu. Prévoir un programme supérieur qui ne serait pas réalisé est illogique.

D'après le procès-verbal de la 102^e réunion du conseil d'administration du port autonome de Charleroi du 17 février 1982, les 170 millions du programme d'investissement se décomposent comme suit :

1) démolition et aménagement du site des A. M. S.	80 millions
2) raccordement de la zone portuaire du Dria à Farciennes, première phase : construction d'un pont-cadre et d'un pertuis	20 millions
3) réalisation d'un titre-à-terre au port de Pont-de-Loup	40 millions
4) placement d'un revêtement au port de Dampremy	30 millions
	170 millions

Question :

Quand les travaux nécessaires à la mise à 1 350 tonnes de la Sambre sont-ils prévus ?

Réponse :

Les ouvrages actuels (9 barrages et 9 écluses) ont été construits entre 1825 et 1829 et n'ont essentiellement subi depuis lors que des travaux d'entretien et de réparation.

Dans un rapport de 1946 (publié dans les Annales des Travaux publics — 5^{ème} fascicule — Octobre 1946), M. Caulier, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, proposait la mise à gabarit de 600 T (soit pour bateaux de 50 m × 6 m 60 × 2 m 50 de tirant d'eau) avec une profondeur d'eau de 3 m minimum.

Cette étude constituait en fait une réelle normalisation avec réduction du nombre de biefs, amélioration du tracé en plan, du profil en long et des profils en travers, adaptation des ouvrages de franchissement.

Dans le cadre d'informations fournies pour une étude sur l'extension des voies navigables belges, deux projets ont été ébauchés :

Vraag :

Voor de autonome haven van Charleroi bedroegen de investeringen sub artikel 63.14 voor 1979 240 miljoen en voor 1982 140 miljoen.

Waarom die vermindering ?

Antwoord :

Op grond van de objectieve mogelijkheden voor aanbesteding van een samenhangend programma kunnen niet meer kredieten dan die voor 1982 besteed worden.

Het bestuur moet immers technisch zowel als administratief in staat zijn het geplande programma uit te voeren. Het is niet logisch een groter programma te plannen dat dan niet uitgevoerd kan worden.

Volgens de notulen van de 102^{de} vergadering van de raad van beheer van de autonome haven van Charleroi de dato 17 februari 1982 worden de 170 miljoen van het investeringsprogramma als volgt opgesplitst :

1) afbraak en inrichting A. M. S.	80 miljoen
2) verbinding van het havengebied van « Dria » met Farciennes, eerste fase : bouw van een kaderbrug en van een doorgang	20 miljoen
3) bouwwerken in de haven van Pont-de-Loup	40 miljoen
4) aanbrengen van een bekleding in de haven van Dampremy	30 miljoen
	170 miljoen

Vraag :

Wanneer zullen de nodige werken uitgevoerd worden voor de profilering van de Samber op 1 350 ton ?

Antwoord :

De bestaande installaties (9 stuwdammen en 9 sluizen) werden gebouwd tussen 1825 en 1829; sindsdien werden er enkel onderhouds- en aanpassingswerken verricht.

In een verslag van 1946 (verschenen in de Annalen van de Openbare Werken — 5^e deel — oktober 1946) stelde de Inspecteur-generaal van Bruggen en Wegen, de heer Caulier, voor het profiel op 600 T te brengen (d.i. voor boten van 50 m × 6 m 60 × 2 m 50 diepgang).

Die studie betekende in feite een werkelijke normalisatie met vermindering van het aantal kanaalpanden, de verbetering van het tracé, het lengteprofiel en het dwarsprofiel, de aanpassing van de overbruggingswerken.

In het raam van de inlichtingen die verstrekt werden i.v.m. een studie over de uitbreiding van de Belgische waterwegen, werden twee ontwerpen opgesteld :

— *Projet « A »*

Il consiste en la modernisation pour la navigation à 600 T, c'est-à-dire le remplacement des 9 barrages et écluses existants dans leur site avec, pour les nouvelles écluses, des dimensions permettant le passage des bateaux de 600 T. Moyennant l'approfondissement de certains biefs, la navigation à 2 m 50 d'enfoncement pourrait être également réalisée. Les approfondissements auraient aussi comme corollaire favorable l'élimination des inondations en haute Sambre.

On pourrait notamment en revenir aux flottaisons officielles, voire abaisser davantage les plans d'eau et non plus se tenir 0,30 m au-dessus des dites flottaisons (disposition prise voici une dizaine d'années pour permettre de porter l'enfoncement de 1,90 m à 2,20 m).

L'estimation de ce projet est d'environ 1,5 milliard.

— *Projet B*

Il consiste en la mise au gabarit pour bateaux de 1 350 tonnes (80 m × 9,50 m × 2,50 m) et implique la construction de cinq nouveaux barrages-écluses, l'aménagement de 33 km de berges, la reconstruction de 14 ponts (rails ou routes) et un approfondissement important en terrains essentiellement rocheux.

L'estimation dudit projet « B », évidemment maximaliste, est d'environ 5 milliards.

Il faut particulièrement souligner l'une des conclusions de l'étude interuniversitaire « Analyse coûts-bénéfices de l'extension future du réseau hydraulique belge » : des 30 projets analysés, 14 atteignent un ratio de rentabilité positif; parmi ceux-ci, le projet « A » précité relatif à la haute Sambre est classé en neuvième position, et notamment aux premiers rangs pour la région wallonne.

Indépendamment de ces considérations et perspectives générales, pour répondre à des besoins ponctuels urgents sont adjugés ou programmés à très court terme les travaux suivants :

— approfondissement du sas en amont de l'écluse de Monceau-sur-Sambre (pour permettre l'accessibilité des unités de 1 350 tonnes aux Carrières de Landelies — l'adjudication a eu lieu le 3 juin dernier — montant : 18 800 000 F, T. V. A. comprise);

— reconstruction du pont-route de Lobbes avec rectification de la rivière (remplacement d'un ouvrage d'art vétuste de tirant d'air très réduit, avec amélioration des conditions de navigation — prévu au budget de 1982 — estimation : 100 millions);

— reconstruction du pont-route de Merbes-le-Château avec rectification de la rivière (travaux de même nature qu'à Lobbes — repris dans les propositions budgétaires de 1983 — estimation : 80 millions).

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

La Cour des comptes a formulé l'observation suivante :

« A l'occasion de l'examen du projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux publics pour l'année

— *Ontwerp « A »*

Dit ontwerp beoogt de modernisering voor de scheepvaart tot 600 T, d.w.z. de vervanging van de 9 bestaande stuwdammen en sluizen op hun oorspronkelijke plaats. Voor de nieuwe sluizen zijn afmetingen voorzien die boten van 600 T doorlaten. Dank zij de uitdieping van bepaalde kanaalpanden, kan de scheepvaart met 2,5 m dieptegang eveneens gerealiseerd worden. Dank zij die uitdiepingswerken zouden de overstromingen in het gebied van de boven-Samber worden vermeden.

Men zou met name kunnen terugkeren naar de officiële waterlijnen en zelfs het niveau nog meer verlagen, waardoor men zich niet langer 0,30 m boven de waterspiegel zou bevinden (regeling welke een tiental jaren geleden werd getroffen om de diepgang van 1,90 m op 2,20 m te brengen).

De kosten van dat project worden op ongeveer 1,5 miljard geraamd.

— *Project B*

Het bestaat erin het kanaal te profileren voor schepen van 1 350 ton (80 m × 9,50 m × 2,50 m) en impliceert de bouw van vijf nieuwe stuwdammen met sluizen, de aanleg van 33 km hoge oevers, de wederopbouw van 14 bruggen (spoorlijnen of wegen) en belangrijke uitgravingen in vooral rotsachtige grond.

De uiteraard maximalistische raming van genoemd « B »-project bedraagt ongeveer 5 miljard.

Hierbij zij vooral gewezen op een van de conclusies van de interuniversitaire studie « Kosten-batenanalyse van de toekomstige uitbreiding van het Belgische waterbouwkundig net » : van de 30 onderzochte projecten zijn er 14 die een positieve rentabiliteit bereiken; daaronder wordt voornoemd project « A » betreffende de Boven-Samber op de negende plaats gerangschikt en inzonderheid op een van de eerste plaatsen voor het Waalse gewest.

Ongeacht deze algemene beschouwingen en prognoses worden de volgende werken die in dringende behoeften moeten voorzien, op korte termijn toegewezen of geprogrammeerd :

— uitdieping van het sas stroomopwaarts de sluis van Monceau-sur-Sambre (om de waterweg toegankelijk te maken voor schepen van 1 350 ton in de buurt van de « Carrières de Landelies » — de toewijzing had plaats op 3 juni jl. — bedrag : 18 800 000 F, B. T. W. incl.);

— wederopbouw van de brug over de weg te Lobbes met rechttrekking van de rivier (vervanging van een ouderwets kunstwerk met geringe diepgang, met verbetering van de scheepvaartcondities — zoals daarin in de begroting 1982 voorzien wordt — raming : 100 miljoen);

— wederopbouw van de brug over de weg te Merbes-le-Château met rechttrekking van de rivier (werken van dezelfde aard als te Lobbes — opgenomen in de budgettaire voorstellen 1983 — raming : 80 miljoen).

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Het Rekenhof heeft de volgende opmerking gemaakt :

« Naar aanleiding van het onderzoek over het wetsontwerp houdende de begroting van het Ministerie van Open-

budgetaire 1982, la Cour a l'honneur de vous communiquer la remarque que suscite de sa part l'incidence, dans le projet de budget du Fonds des Routes, de la suppression des intercommunales autoroutières.

Les crédits nécessaires au remboursement du capital social des intercommunales autoroutières, supprimées en vertu de l'article 83 de la loi-programme du 2 juillet 1981, inscrits sous l'article 535.07 du projet de budget du Fonds des Routes, s'élèvent à 7 160 640 000 F et non à 8 507 572 000 F comme prévu dans ce projet.

La différence, soit 1 346 932 000 F, représentant la rémunération estimée du capital pour la période qui s'écoulera du 1^{er} janvier 1982 jusqu'à la date effective du remboursement, doit être inscrite, comme ce fut le cas dans les budgets précédents, sous forme de crédit sous l'article 535.03 du projet de budget du Fonds des Routes.

Une charge d'intérêts, considérée dans le financement des budgets comme une dépense courante, ne peut en effet être globalisée avec un remboursement de capital, qui lui est considéré comme une dépense de capital. »

Le Ministre répond ce qui suit :

« La suppression des intercommunales et la présentation budgétaire en résultant sont des décisions relevant du Gouvernement précédent.

Ceci dit, il était évident que la décision de supprimer les intercommunales — gage certain d'économies dans les années futures — allait engendrer des conséquences financières énormes pour les budgets du Fonds des Routes et du Ministère des Travaux publics à élaborer pour l'année 1982.

En effet, cette suppression impliquait un retour à l'orthodoxie budgétaire et imposerait également e.a. le remboursement du capital social des associés.

Quoi qu'il en soit, en raison du caractère exceptionnel de la décision prise et des conséquences onéreuses — ne grevant toutefois en grosse partie que le budget d'une seule année — il fut décidé en 1981 de réaliser pour 1982 une opération de reprise aussi blanche que possible, le bénéfice réel de l'opération étant réservé pour les années subséquentes.

Dans le cadre de cette opération, un premier volet prévoyait que toutes les dépenses courantes des intercommunales (frais de fonctionnement, d'entretien et éclairage des routes; fonctionnement des régies des routes etc...), lesquelles dépenses avaient jusqu'alors toujours été financées par l'emprunt, fussent réinscrites dans le budget du Fonds des Routes à charge des crédits pour dépenses courantes. Une telle reprise constituait sans aucun doute un alourdissement du budget « dépenses courantes » du Fonds des Routes et, par voie de conséquence, des Travaux publics, et ce par le biais de la dotation prévue précédemment pour ce genre de dépenses.

Le deuxième volet de l'opération comportait l'inscription budgétaire de tous les frais inhérents à la liquidation des intercommunales, la décision légale de les supprimer s'accompagnant inévitablement de la mise en liquidation des sociétés civiles constituées pour leur servir de support juridique. La plupart avaient pris la forme d'une S. N. C.

bare Werken voor het begrotingsjaar 1982 heeft het Hof de eer zijn opmerking mee te delen over de weerslag van de opheffing van de intercommunale verenigingen voor autosnelwegen op de ontwerp-begroting van het Wegenfonds.

De kredieten die nodig zijn voor de terugbetaling van het maatschappelijk kapitaal van de krachtens artikel 83 van de programmawet van 2 juli 1981 afgeschafte intercommunale verenigingen voor autosnelwegen en die in artikel 535.07 van de ontwerp-begroting van het Wegenfonds zijn ingeschreven, bedragen 7 160 640 000 F en niet 8 507 572 000 F zoals in het ontwerp bepaald is.

Het verschil, met name 1 346 932 000 F, dat aan de geraamde vergoeding van het kapitaal voor de periode van 1 januari 1982 tot de dag van de effectieve terugbetaling beantwoordt, dient zoals in de vorige begrotingen in de vorm van een krediet onder artikel 535.03 van de ontwerp-begroting van het Wegenfonds ingeschreven te worden.

Een intrestlast die in de financiering van begrotingen als een lopende uitgave aangemerkt wordt, mag immers niet bij de terugbetaling van het kapitaal gevoegd worden die als een kapitaaluitgave beschouwd wordt. »

De Minister antwoordt wat volgt :

« De afschaffing van de intercommunales en de vorm waarin die in de begroting wordt weergegeven, zijn nog beslissingen van de vorige Regering.

Nu was het evident dat de beslissing om de intercommunales af te schaffen — een vaste waarborg voor besparingen in de volgende jaren — enorme financiële gevolgen zou hebben voor de begrotingen van het Wegenfonds en van het Ministerie van Openbare Werken voor het jaar 1982.

Die afschaffing impliceerde immers een terugkeer naar de budgettaire orthodoxie en legde tevens de verplichting op het maatschappelijk kapitaal aan de vennoten terug te betalen.

Hoe dan ook, gezien het uitzonderlijke karakter van de beslissing en de grote financiële gevolgen ervan — die echter toch maar grotendeels de begroting van één enkel jaar bezwaren — werd in 1981 besloten voor 1982 de operatie zo blanco als mogelijk uit te voeren, terwijl de werkelijke winst voor de volgende jaren wordt gelaten.

In het kader van die operatie voorzag een eerste luikje erin dat alle lopende uitgaven van de intercommunales (werkingskosten, onderhoud en verlichting van de wegen, werking van de regies der wegen, enz...) — uitgaven die tot nog toe steeds via leningen werden gefinancierd — opnieuw in de begroting van het Wegenfonds zouden opgenomen worden ten laste van de kredieten voor lopende uitgaven. Een dergelijke overname vormde ongetwijfeld een verzwarende van de begroting « lopende uitgaven » van het Wegenfonds en bijgevolg ook van Openbare Werken, gezien de dotatie welke voordien voor dat soort uitgaven werd uitgetrokken.

Het tweede luikje van de operatie omvatte de budgettisering van alle kosten in verband met de afschaffing van de intercommunales, aangezien de wetsbepaling tot afschaffing ervan onvermijdelijk gepaard gaat met de liquidatie van vennootschappen naar burgerlijk recht die als hun juridische basis werden opgericht. Het merendeel had de vorm van een vennootschap onder firma aangenomen.

Parmi les frais de liquidation, l'on trouve notamment le paiement des liquidateurs de la société, des commissaires, des réviseurs d'entreprises, des membres des services de la comptabilité ainsi que le remboursement du capital social et de la rémunération de celui-ci jusqu'au jour du remboursement.

A cette fin, un article spécifique pour cette liquidation fut prévu au budget de 1982, lequel article reprenait le montant présumé de toutes les dépenses concernées. Les dépenses relatives à la rémunération du capital figurent également à cet article à partir, d'une part, de la considération que, pour les intercommunales, lors du rachat des obligations en bourse, le principal et les intérêts sont imputés pour la totalité en capital et, d'autre part, de l'objectif poursuivi, à savoir la réalisation par rapport à 1981 d'une opération blanche en 1982, et ce pour le plus grand bénéfice des années futures.

Il faut noter que toutes les recettes d'intérêts ainsi que de capital inscrites au budget du Fonds des Routes ont, au même titre que ci-dessus, été considérées comme des recettes de capital, respectant ainsi la logique suivie lors de l'élaboration dudit budget. Le total des recettes présumées a été chiffré à 498 027 000 F.

Pour la démonstration chiffrée de ce qui précède, il convient d'envisager la situation budgétaire dans les deux hypothèses suivantes :

a) *En cas de non-suppression des intercommunales*

Dans cette hypothèse, le budget aurait présenté les dépenses suivantes :

a 1 : 1 192 000 000 F pour dépenses d'entretien des intercommunales, et qui seraient provenus d'emprunts du Fonds des Routes;

a 2 : 716 000 000 F d'intérêts de capital social versé repris dans les dépenses courantes;

a 3 : 220 890 000 F de recettes d'intérêt sur capital social versé repris dans les recettes courantes.

Ces trois éléments chiffrés donnaient une différence entre dépenses de capital et dépenses courantes de 225 110 000 F au détriment des dépenses de capital (emprunt).

b) *En cas de suppression des intercommunales*

Le budget prévoit :

a 1 : 850 000 000 F de dépenses d'entretien ex-intercommunales reprises cette fois dans les dépenses courantes :

a 2 : 1 346 932 000 F partie d'intérêt compris dans le montant de 8 507 572 000 F repris dans les opérations de capital;

a 3 : 498 027 000 F de recettes d'intérêt de capital reprises dans les opérations de capital,

soit une différence de 1 095 000 F dans ce cas au détriment des opérations courantes.

L'examen des cas a) et b) fait apparaître en 1982 une amélioration par rapport à la situation de 1981 à concurrence de 254 015 000 F pour lesquels le Fonds des Routes a

Onder de liquidatiekosten vinden we met name de betaling van de vereffenaars van de vennootschap, van de commissarissen, van de bedrijfsrevisoren, van de personeelsleden van de boekhoudingsdiensten, evenals de terugbetaling van het maatschappelijk kapitaal en de vergoeding hiervoor tot op de dag van de terugbetaling.

Te dien einde werd op de begroting een apart artikel voor de liquidatie ingeschreven, waarop het vermoedelijke bedrag van alle uitgaven in dat verband werd genoteerd. De uitgaven betreffende de vergoeding van het kapitaal komen eveneens in dat artikel voor, uitgaande van de overweging dat, voor de intercommunales, bij de wederinkoop van de obligaties ter beurs het kapitaal en de rente samen als kapitaal worden aangerekend, enerzijds, en van het doel, met name ten opzichte van 1981 in 1982 een blanco operatie uitvoeren en aldus de volgende jaren een grotere besparing te realiseren, anderzijds.

Er zij aangestipt dat alle rente- en kapitaalontvangsten die in de begroting van het Wegenfonds staan genoteerd, om dezelfde reden beschouwd werden als kapitaalontvangsten, om in de lijn te blijven van de logica die bij de opmaak van die begroting werd gevolgd. Die ontvangsten worden in totaal op 498 027 000 F geraamd.

Om het voorgaande aan de hand van cijfermateriaal te bewijzen moet de begrotingstoestand vanuit twee verschillende onderstellingen worden bekeken :

a) *Indien de intercommunales niet worden afgeschaft*

In dit geval zou de begroting de volgende uitgaven te zien hebben gegeven :

a 1 : 1 192 000 000 F voor onderhoudsuitgaven van de intercommunales, welke van leningen van het Wegenfonds afkomstig zouden zijn;

a 2 : 716 000 000 F rente op het gestorte maatschappelijk kapitaal dat in de lopende uitgaven is opgenomen;

a 3 : 220 980 000 F ontvangsten van rente op het gestorte maatschappelijke kapitaal dat in de lopende uitgaven is opgenomen.

Deze drie cijfers gaven een verschil tussen de kapitaaluitgaven en de lopende uitgaven van 255 110 000 F ten nadele van de kapitaaluitgaven (lening).

b) *Indien de intercommunales wel worden afgeschaft*

De begroting bevat :

a 1 : 850 000 000 F onderhoudsuitgaven van de gewezen intercommunales die ditmaal in de lopende uitgaven zijn opgenomen;

a 2 : 1 346 932 000 F gedeelte van de rente die begrepen is in het bedrag van 8 507 572 000 F dat in de kapitaalverrichtingen is opgenomen;

a 3 : 498 027 000 F ontvangsten van kapitaalrente die in de kapitaalverrichtingen zijn opgenomen,

m.a.w. een verschil van 1 095 000 F, in dit geval ten nadele van de lopende verrichtingen.

Uit het onderzoek van de gevallen a) en b) blijkt voor 1982 een verbetering ten opzichte van de toestand in 1981 ten belope van 254 015 000 F waarvoor het Wegenfonds

dû trouver des compensations, et ce malgré les restrictions budgétaires déjà imposées dans le cadre des mesures d'austérité.

* * *

Les articles et l'ensemble du budget sont adoptés par 8 voix contre 4.

* * *

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,

E. DESUTTER

Le Président,

A. BAUDSON

compensaties heeft moeten vinden, zulks niettegenstaande de budgettaire beperkingen die in het kader van de matigingsmaatregelen reeds werden opgelegd.

* * *

De artikelen en de hele begroting worden goedgekeurd met 8 tegen 4 stemmen.

* * *

Dit verslag wordt eenparig goedgekeurd.

De Rapporteur,

E. DESUTTER

De Voorzitter,

A. BAUDSON

ERRATA AUX TABLEAUX

TITRE II

DEPENSES DE CAPITAL

PARTIE I

Crédits destinés à la réalisation
du programme d'investissement

Section 31

Ministère des Travaux publics proprement dit

Chapitre V. — Transfert de capitaux à destination d'autres secteurs.

Transfert de capitaux aux entreprises :

Travaux subsidiés et reconstruction

Article 51.01. — lire : « *Réparation des dommages de guerre...* » au lieu de « *Répartition des dommages de guerre...* » (p. 24).

Chapitre VII. — Investissements (civils).

Achats de terrains et bâtiments dans le pays :

Bâtiments

Article 71.04 Acquisitions de biens immeubles etc. (p. 27) :

— Crédits d'engagement : lire « 200,0 » au lieu de « 20,0 ».

— Crédits d'ordonnancement : lire « 200,0 » au lieu de « 20,0 ».

ERRATA IN DE TABELLEN

TITEL II

KAPITAALUITGAVEN

DEEL I

Kredieten bestemd voor de uitvoering
van het investeringsprogramma

Sectie 31

Eigenlijk Ministerie van Openbare Werken

Hoofdstuk V. — Vermogensoverdrachten aan andere sectoren.

Vermogensoverdrachten aan bedrijven :

Gesubsidieerde werken en wederopbouw

Artikel 51.01. — In de franse tekst, lezen : « *Réparation des dommages de guerre...* » in plaats van « *Répartition des dommages de guerre...* » (blz. 24).

Hoofdstuk VII. — *Investerings (civiele).*

Aankoop van grond en gebouwen in het binnenland :

Gebouwen

Artikel 71.04 Aankoop van onroerende goederen enz. (blz. 27).

— Vastleggingskredieten : lezen « 200,0 » in plaats van « 20,0 ».

— Ordonnanceringskredieten : lezen « 200,0 » in plaats van « 20,0 ».

ANNEXE 1

Dépenses courantes
(en millions de F)

BIJLAGE 1

Lopende uitgaven
(in miljoenen F)

	1981 ajusté — 1981 aangepast	% dans le total — % van het totaal	1982	% dans le total — % van het totaal	1982/1981	
1. Entretien électricité	288,1	—	211,2	—	0,73	1. Onderhoud elektriciteit.
2. Entretien voies hydrauliques ...	2 644,0	6,42	1 979,1	4,38	0,75	2. Onderhoud waterwegen.
3. Entretien Plan Vert	67,1	—	67,1	—	1,00	3. Onderhoud groenplan.
4. Entretien bâtiments	32,0	—	50,0	—	1,56	4. Onderhoud gebouwen.
5. Charges financières	33 799,5	71,57	36 302,7	68,87	1,07	5. Financiële lasten.
6. Transferts aux Services publics .	2 796,1	5,92	6 294,2	11,94	2,25	6. Overdrachten aan Openbare Diensten.
7. Dépenses de personnel	6 482,3	13,73	6 636,5	12,59	1,02	7. Personeelsuitgaven.
8. Dépenses de fonctionnement ...	1 114,2	2,36	1 168,5	2,22	1,05	8. Werkingskosten.
Totaux dépenses courantes	47 223,3	100,00	52 709,3	100,00	1,12	Totalen der lopende uitgaven.

ANNEXE 2

Evolution de l'importance des programmes des quatre secteurs (routes, voies hydrauliques, bâtiments et divers) au sein du programme d'investissements depuis 1971

BIJLAGE 2

Evolutie van de omvang van de programma's van de vier sectoren (wegen, waterwegen, gebouwen en diversen) in het investeringsprogramma vanaf 1971

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Routes. — Wegens	23 531 0,58	28 786 0,55	27 403,0 0,54	19 913,2 0,56	27 950 0,63	29 700,0 0,65	27 982,0 0,54	30 638 0,49	34 243 0,48	33 822,0 0,47	24 810,0 0,42	22 450,0 0,40
Voies hydrauliques. — Waterwegen	11 469 0,28	15 800 0,30	13 256,5 0,26	8 011,4 0,22	10 004 0,22	10 504,0 0,23	16 313,5 0,31	23 588 0,37	27 995 0,40	27 928,0 0,39	23 831,5 0,40	26 131,5 0,47
Bâtiments. — Gebouwen	2 731 0,07	4 358 0,08	3 725,5 0,07	3 113,1 0,09	3 381 0,08	5 131,0 0,11	7 117,8 0,14	7 986 0,13	7 313 0,10	8 174,3 0,11	9 360,0 0,16	6 620,0 0,12
Divers. — Diversen	2 646 0,07	3 012 0,06	5 894,0 0,12	4 588,2 0,13	3 300 0,07	680,6 0,01	711,0 0,01	753 0,01	1 125 0,02	2 075,0 0,03	1 370,0 0,02	670,0 0,01
Totaux. — Totalen	40 377 1,00	51 956 1,00	50 279,0 1,00	35 625,9 1,00	44 635 1,00	46 015,6 1,00	52 124,3 1,00	62 965 1,00	70 676 1,00	71 999,3 1,00	59 371,5 1,00	55 871,5 1,00

ANNEXE 3

Evolution des différents secteurs
du programme d'investissements des Travaux publics
depuis 1971 (1971 = 100)

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Routes. — Wegens	23 531 100	28 786 122	27 403,0 116	19 913,2 85	27 950 119	29 700,0 126	27 982,0 119	30 638 130	34 243 146	33 822,0 144	24 810,0 105	22 450,0 95
Voies hydrauliques. — Waterwegen	11 469 100	15 800 138	13 256,5 116	8 011,4 70	10 004 87	10 504,0 92	16 313,5 142	23 588 206	27 995 244	27 928,0 244	23 831,5 208	26 131,5 228
Bâtiments. — Gebouwen	2 731 100	4 358 160	3 725,5 138	3 113,1 114	3 381 124	5 131,0 188	7 117,8 261	7 986 292	7 313 268	8 174,3 299	9 360,0 343	6 620,0 242
Divers. — Diversen	2 646 100	3 012 114	5 894,0 223	4 588,2 173	3 300 125	680,6 26	711,0 27	753 28	1 125 43	2 075,0 78	1 370,0 52	670,0 25
Totaux. — Totalen	40 377 100	51 956 129	50 279,0 125	35 625,9 88	44 635 111	46 015,6 114	52 124,3 129	62 965 156	70 676 175	71 999,3 178	59 371,5 147	55 871,5 138

BIJLAGE 3

Evolutie der verschillende sectoren
van het investeringsprogramma van Openbare Werken
vanaf 1971 (1971 = 100)

ANNEXE 4

Regroupement fonctionnel
des investissements

BIJLAGE 4

Functionele hergroepering
van de investeringen

	Exécuté — Uitgevoerd 1981	1982	1982/1981	
A. Secteur routier	26 225,0	22 450,0	0,86	A. Wegensector :
Autoroutes :				Autosnelwegen :
— Autoroutes construites par le Fonds des Routes	2 795,9	10 160,0	3,63	— Autosnelwegen gebouwd door het Wegenfonds.
— Autoroutes construites par les Intercommunales autoroutières	10 200,0	880,0	0,09	— Autosnelwegen gebouwd door de Autosnelwegenintercommunales.
Routes :				Wegen :
— Routes construites par le Fonds des Routes	10 906,6	10 320,0	0,95	— Wegen gebouwd door het Wegenfonds.
— Pistes cyclables : FR	443,6	—	—	— Fietspaden : WF.
Electricité :				Elektriciteit :
— Eclairage, panneaux indicateurs, signalisation routière	959,2	800,0	0,83	— Verlichting, verkeersborden, verkeerssignalisatie.
— Bâtiments pour la Régie	285,1	290,0	1,02	— Gebouwen voor de Regie.
— Programme supplémentaire de travaux	634,6	—	—	— Bijkomend programma van werken.
B. Secteur des voies hydrauliques	23 243,9	26 131,5	1,12	B. Sector waterwegen.
Cours d'eau	7 127,1	9 714,5	1,36	Waterlopen.
Ports	14 828,0	14 386,0	0,97	Havens.
Barrages	280,1	716,0	2,56	Stuwen
Protection contre les inondations	1 008,7	1 315,0	1,30	Bescherming tegen overstromingen.
Electricité : signalisation lumineuse, transmission des informations	110,2	350,0	3,18	Elektriciteit : lichtsignalisering, mededeling van inlichtingen.
C. Secteur des bâtiments	9 390,9	6 620,0	0,70	C. Sector gebouwen.
D. Divers	395,9	320,0	0,81	D. Diversen.
Totaux du programme d'investissement . . .	59 365,9	55 871,5	0,94	Totalen van het investeringsprogramma.

ANNEXE V

Répartition des investissements par région

1. Routes — Fonds des Routes

Article	Flandre	Bruxelles	Wallonie	Total
533.01	6 050	2 405	12 025	20 480
03 (AEE)	280	98	422	800
05 (Régie)	140	—	150	290
06 (Sélect.)	—	—	—	—
Int. E3	880	—	—	880
	7 350	2 503	12 597	22 450
	32,74 %	11,15 %	56,11 %	100 %

2. Voies hydrauliques

A. Titre II : 22 601,5 millions de F.

Article	Flandre	Brux.	Wallonie	Total
53.04	147	—	—	147
63.14	965	—	300	1 265
63.19	5	—	—	5
71.05	742	—	208	950
73.03	824	—	3 493,5	4 317,5
73.04	3 481	—	—	3 481
73.05	—	—	716	716
73.06	30	—	—	30
73.08	9 700	—	—	9 700
73.20	150	—	150	300
73.21	250	—	250	500
01.07	1 190	—	—	1 190
	17 484	—	5 117,5	22 601,5
	77,36 %	—	22,64 %	100 %

B. Débudgétisé.

Dienst voor de Scheepvaart	1 600	—	—	1 600
Office de la Navigation ...	—	—	1 100	1 100
Bruxelles Rupel	—	830	—	830
	1 600	830	1 100	3 530,0
	45,32 %	22,52 %	31,16 %	100 %
Total A + B	19 084	830	6 217,5	26 131,5
	73,03 %	3,18 %	23,79 %	100 %

3. Bâtiments

A. Titre II : 520,0 millions de F.

Article	Flandre	Bruxelles	Wallonie	Total
71.04	—	10	—	10
72.02	—	—	10	10
72.03	—	290	—	290
72.04	10	200	—	210
	10	500	10	520
	1,92 %	96,16 %	1,92 %	100 %

B. Régie des Bâtiments : 6 100,0 millions de F.

	2 033	2 034	2 033	6 100
	33,33 %	33,34 %	33,33 %	100 %
Total A + B	2 043	2 534	2 043	6 620
	30,86 %	38,28 %	30,86 %	100 %

BIJLAGE V

Spreiding van de investeringen per gewest

1. Wegen — Wegenfonds

Artikel	Vlaanderen	Brussel	Wallonië	Totaal
533.01	6 050	2 405	12 025	20 480
03 (BEE)	280	98	422	800
05 (Regie)	140	—	150	290
06 (Select.)	—	—	—	—
Int. E3	880	—	—	880
	7 350	2 503	12 597	22 450
	32,74 %	11,15 %	56,11 %	100 %

2. Waterwegen

A. Titel II : 22 601,5 miljoen F.

Artikel	Vlaanderen	Brussel	Wallonië	Totaal
53.04	147	—	—	147
63.14	965	—	300	1 265
63.19	5	—	—	5
71.05	742	—	208	950
73.03	824	—	3 493,5	4 317,5
73.04	3 481	—	—	3 481
73.05	—	—	716	716
73.06	30	—	—	30
73.08	9 700	—	—	9 700
73.20	150	—	150	300
73.21	250	—	250	500
01.07	1 190	—	—	1 190
	17 484	—	5 117,5	22 601,5
	77,36 %	—	22,64 %	100 %

B. Buiten begroting.

Dienst voor de Scheepvaart	1 600	—	—	1 600
Office de la Navigation ...	—	—	1 100	1 100
Brussel Rupel	—	830	—	830
	1 600	830	1 100	3 530,0
	45,32 %	22,52 %	31,16 %	100 %
Totaal A + B	19 084	830	6 217,5	26 131,5
	73,03 %	3,18 %	23,79 %	100 %

3. Gebouwen

A. Titel II : 520,0 miljoen F.

Artikel	Vlaanderen	Brussel	Wallonië	Totaal
71.04	—	10	—	10
72.02	—	—	10	10
72.03	—	290	—	290
72.04	10	200	—	210
	10	500	10	520
	1,92 %	96,16 %	1,92 %	100 %

B. Regie der Gebouwen : 6 100,0 miljoen F.

	2 033	2 034	2 033	6 100
	33,33 %	33,34 %	33,33 %	100 %
Totaal A + B	2 043	2 534	2 043	6 620
	30,86 %	38,28 %	30,86 %	100 %

4. Administration de l'électricité et de l'électromécanique

Titre II :

Article	Flandre	Bruxelles	Wallonie	Total
73.15	83	79	88	250
73.19	33	33	34	100
	116	112	122	350
	33,14 %	32,00 %	34,86 %	100 %

5. Travaux subsidiés (Dommages de guerre)

A. Titre II : 40 millions de F.

Article	Flandre	Bruxelles	Wallonie	Total
51.03	9	—	—	9
63.07	15	—	15	30
63.08	0,5	—	0,5	1
	24,5	—	15,5	40
	61,25 %	—	38,75 %	100 %

B. Secteur débudgétisé : 90 millions de F.

Financement de travaux communaux	40	—	50	90
	40	—	50	90
	44,44 %	—	55,56 %	100 %
Total A + B	64,5	—	65,5	130
	49,62 %	—	50,38 %	100 %

4. Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica

Titel II :

Artikel	Vlaanderen	Brussel	Wallonië	Totaal
73.15	83	79	88	250
73.19	33	33	34	100
	116	112	122	350
	33,14 %	32,00 %	34,86 %	100 %

5. Gesubsidieerde werken

A. Titel II : 40 miljoen F.

Artikel	Vlaanderen	Brussel	Wallonië	Totaal
51.03	9	—	—	9
63.07	15	—	15	30
63.08	0,5	—	0,5	1
	24,5	—	15,5	40
	61,25 %	—	38,75 %	100 %

B. Sector buiten begroting : 90 miljoen F.

Financiering van gemeentewerken	40	—	50	90
	40	—	50	90
	44,44 %	—	55,56 %	100 %
Totaal A + B	64,5	—	65,5	130
	49,62 %	—	50,38 %	100 %

Chambre des Représentants

SESSION 1981-1982

BUDGET

du Ministère des Travaux publics
pour l'année budgétaire 1982

RAPPORT

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

ANNEXE

Répartition régionale des crédits : situation
des engagements fin 1981 et situation actuelle

1) Situation au 31 décembre 1981 :

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1981-1982

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken
voor het begrotingsjaar 1982

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR
UITGEBRACHT DOOR DE HEER DESUTTER

BIJLAGE

Verdeling van de kredieten per gewest : toestand
van de vastleggingen eind 1981 en huidige toestand

1) Toestand op 31 december 1981 :

Engagements — Vastleggingen	Investissements (par région) — Investerings (per gewest)				
	Région flamande — Vlaamse gewest	Région wallonne — Waalse gewest	Bruxelles- Capitale — Brussel- Hoofdstad	Divers — Diversen	Total — Totaal
Travaux publics. — Openbare Werken	17 211 550 716	3 787 292 015	336 539 039	59 095 695	21 471 477 465
Fonds des routes. — Wegenfonds	5 658 222 455	8 367 501 727	1 539 734 370	459 536 259	16 024 994 811
Régie des bâtiments. — Regie der gebouwen	3 432 989 774	3 064 698 775	2 602 311 451	—	9 100 000 000
Total. — Totaal	26 379 762 945	15 219 492 517	4 478 584 860	518 631 954	46 596 472 276

2) Situation au 30 septembre 1982 :

2) Toestand op 30 september 1982 :

Engagements — Vastleggingen	Investissements (par région) — Investerings (per gewest)				
	Région flamande — Vlaamse gewest	Région wallonne — Waalse gewest	Bruxelles- Capitale — Hoofdstad Brussel	Divers — Diverse	Total — Totaal
Travaux publics. — Openbare Werken	13 277 071 958	1 299 959 028	229 259 889	129 399 939	14 935 690 814
Fonds des routes. — Wegenfonds	5 549 017 420	5 099 468 516	1 500 623 915	180 454 915	12 329 564 766
Régie des bâtiments. — Regie der gebouwen	1 596 657 969	1 183 757 342	2 194 598 305	—	4 975 013 616
Total. — Totaal	20 422 747 347	7 583 184 886	3 924 482 109	309 854 854	32 240 269 196