

BELGISCHE SENAAAT

SENAT DE BELGIQUE

—
BUITENGEWONE ZITTING 1979

—
SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1979

—
16 MEI 1979

—
16 MAI 1979

Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1979

Projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1979

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1978

Projet de loi ajustant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1978

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
OPENBARE WERKEN, DE RUIMTELIJKE
ORDENING EN DE HUISVESTING
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DE SERANNO

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AMENAGEMENT
DU TERRITOIRE ET DU LOGEMENT
PAR M. DE SERANNO

—
Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren De Bondt, voorzitter; Adriaensens, Belot, Claeys, Coppens, Cugnon, Donnay, Egelmeers, Gerits, Hanin, Hubin, Kenens, Lepaffe, Neuray, Nutkewitz, Tilquin, Van Ooteghem, Vergeylen, Windels en De Seranno, verslaggever.

Plaatsvervangers : Mevr. De Loore-Raeymaekers, de heren Maes, Mesotten, Moureaux en Sondag.

R. A 11228

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :
5-XVI (B.Z. 1979) N° 1.

R. A 11229

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :
6-XVI (B.Z. 1979) N° 1.

—
Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. De Bondt, président; Adriaensens, Belot, Claeys, Coppens, Cugnon, Donnay, Egelmeers, Gerits, Hanin, Hubin, Kenens, Lepaffe, Neuray, Nutkewitz, Tilquin, Van Ooteghem, Vergeylen, Windels et De Seranno, rapporteur.

Membres suppléants : Mme De Loore-Raeymaekers, MM. Maes, Mesotten, Moureaux et Sondag.

R. A 11228

Voir :

Document du Sénat :
5-XVI (S.E. 1979) N° 1.

R. A 11229

Voir :

Document du Sénat :
6-XVI (S.E. 1979) N° 1.

INHOUD

SOMMAIRE

	Bladz.		Pages
I. INLEIDING	3	I. INTRODUCTION	3
II. UITEENZETTING VAN DE MINISTER	3	II. EXPOSE DU MINISTRE	3
III. ALGEMENE BESPREKING	13	III. DISCUSSION GENERALE	13
A. <i>Algemeen</i>	13	A. <i>Généralités</i>	13
B. <i>Wegen</i>	25	B. <i>Routes</i>	25
1. Algemene opmerkingen	25	1. Observations générales	25
2. Autosnelwegen	31	2. Autoroutes	31
3. Andere wegen	37	3. Autres routes	37
4. Veiligheid	44	4. Sécurité routière	44
5. Fietspaden	45	5. Pistes cyclables	45
C. <i>Havens</i>	47	C. <i>Ports</i>	47
1. Antwerpen	47	1. Anvers	47
2. Brussel	47	2. Bruxelles	47
3. Gent	48	3. Gand	48
4. Zeebrugge	49	4. Zeebrugge	49
D. <i>Waterwegen</i>	52	D. <i>Voies hydrauliques</i>	52
E. <i>Waterbeheersing</i>	59	E. <i>Aménagement hydraulique</i>	59
F. <i>Gebouwen</i>	61	F. <i>Bâtiments</i>	61
IV. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING	65	IV. DISCUSSION DES ARTICLES	65
A. <i>Ontwerp van begroting voor 1979</i>	65	A. <i>Projet de budget de 1979</i>	65
B. <i>Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting 1978</i>	72	B. <i>Projet de loi ajustant le budget de 1978</i>	72
V. STEMMINGEN	74	V. VOTES	74
VI. BIJLAGEN	78	VI. ANNEXES	78

I. — INLEIDING

De Commissie voor de Openbare Werken, de Ruimtelijke Ordening en de Huisvesting heeft een vijftal vergaderingen gewijd aan de bespreking van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1979 en het ontwerp van wet tot aanpassing van de begroting 1978.

Tengevolge van een verzoek van het Bureau van de Senaat om de bespreking van de begroting te beperken, is uw Commissie niet in de gelegenheid geweest hierover even uitgebreid van gedachten te wisselen als in de voorgaande jaren. De leden hebben zich bijgevolg in de regel bepaald tot het bondig formuleren van een aantal concrete vragen.

Wat het regeringsbeleid ter zake van de geregionaliseerde materies en meer bepaald op het stuk van de ruimtelijke ordening en de huisvesting betreft, oordeelt de Commissie dat het aangewezen is deze bespreking te houden bij de behandeling van de gewestelijke begrotingen.

II. — UITEENZETTING VAN DE MINISTER

Gelet op het zeer kort tijdsbestek, toegemeten voor het onderzoek van de begroting van Openbare Werken, zal ik een bondige uiteenzetting houden ten einde niet te veel van de tijd die u besloten hebt aan deze bespreking te wijden, in beslag te nemen.

De lange politieke crisis die wij gekend hebben, heeft tot gevolg dat de goedkeuring van het bijblad jammer genoeg slechts een daad van regularisatie wordt.

De uitvoering van de begroting voor 1979 is natuurlijk reeds gestart, maar er werd geen enkel nieuw initiatief genomen. Daar ik tot vóór kort niet wist of ik in mijn mandaat als verantwoordelijke voor dit Departement zou worden bevestigd, heb ik getracht het Departement met de meeste omzichtigheid te beheren. Dientengevolge meen ik te mogen zeggen dat, wat 1979 betreft, het Parlement zijn bevoegdheid ten volle zal kunnen uitoefenen.

Ik weet dat u het verantwoordingsprogramma voor de begroting voor 1979 pas hebt ontvangen: dit is eveneens te wijten aan de politieke crisis die wij hebben gekend.

De Administratie van de Begroting heeft immers nooit haar fiat gegeven in een periode tussen verkiezingen en de vorming van de nieuwe regering. In de onmiddellijke voorafgaande periode zijn de beslissingen ook aanzienlijk afgeremd geworden.

In de eerste plaats wens ik enkele woorden te zeggen over de uitvoering van het investeringsprogramma voor 1978.

Het departement heeft meer geïnvesteerd dan aanvankelijk was gepland. Het aanvankelijke programma is voor 102 pct. uitgevoerd omdat het ondertussen werd aangepast aan het prioritair infrastructuurprogramma. Dit programma heeft het in uitzicht gestelde volume van de investeringen met 4 miljard 500 miljoenen overschreden.

Op basis van dit laatste cijfer, dat wil zeggen wanneer men de verwezenlijkingen van het aangepaste programma verge-

I. — INTRODUCTION

Votre Commission des Travaux publics, de l'Aménagement du Territoire et du Logement a consacré cinq réunions à l'examen du budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1979 et au projet de loi ajustant le budget de 1978.

Le Bureau du Sénat ayant demandé de limiter la durée de la discussion des budgets, votre Commission n'a pas eu la possibilité d'y consacrer un échange de vues aussi étendu que les années précédentes. Aussi les membres se sont-ils généralement contentés de formuler brièvement un certain nombre de questions concrètes.

Pour ce qui est de la politique que mènera le Gouvernement dans les matières régionalisées et plus spécialement dans le domaine de l'aménagement du territoire et du logement, votre Commission a estimé qu'il était indiqué d'organiser cette discussion à l'occasion de l'examen des budgets régionaux.

II. — EXPOSE DU MINISTRE

Etant donné les délais très courts fixés pour l'examen du budget des Travaux publics, je serai plus bref qu'à l'accoutumée, de manière à ne pas entamer exagérément le temps que vous avez décidé de consacrer à cette discussion.

La longue crise politique que nous avons connue fait malheureusement de l'approbation du feuillet de 1978 un acte de régularisation.

Quant au budget de 1979, son exécution a bien entendu débuté mais aucune initiative nouvelle n'a été prise; j'ai géré le département avec prudence, ne sachant pas d'ailleurs jusqu'à il y a peu si je serais confirmé dans mon mandat de responsable de ce département. Je crois dès lors pouvoir dire qu'en ce qui concerne 1979, le Parlement pourra exercer la plénitude de ses compétences.

Je sais que le programme justificatif du budget de 1979 ne vous est parvenu que très récemment: là encore, la cause en est la crise politique que nous avons connue.

L'Administration du Budget n'a en effet plus donné aucun « bon à tirer » entre les élections et la formation du nouveau gouvernement et les décisions ont été considérablement ralenties dans la période qui a immédiatement précédé cette période.

Je voudrais dire en premier lieu quelques mots de l'exécution du programme d'investissements de 1978.

Le département a investi plus qu'il n'était prévu initialement. Le programme initial a été exécuté à 102 p.c. La raison en est qu'entre-temps il a subi une adaptation par le biais du programme d'infrastructures prioritaires. Celui-ci a majoré le volume d'investissements prévu de 4 milliards 500 millions.

En se fondant sur ce dernier chiffre, c'est-à-dire en comparant les réalisations du programme adapté, le coefficient

lijkt, bereikt de uitvoeringscoëfficiënt 95 pct. Het verschil is uitsluitend in de sector Waterwegen te situeren. De onmogelijkheid om op het einde van vorig jaar, in het kader van de uitbreiding van de haven van Zeebrugge, het deelcontract 4A - 1ste fase te doen goedkeuren, verklaart deze onvolledige uitvoering. Het verschil immers tussen het aangepaste programma en de verwezenlijkingen bedraagt 3 miljard 252 miljoen en van dat bedrag zijn voor 2 miljard 952 miljoen niet-uitvoeringen aan dat dossier alleen toe te schrijven.

Uit dit alles kan de conclusie worden getrokken dat het departement van Openbare Werken qua investeringen zijn doel heeft bereikt en dat het, in de mate van zijn verantwoordelijkheid, heeft bijgedragen tot de ondersteuning van de economische activiteit.

Niettemin wens ik te erkennen dat, net zoals het jaar tevoren, de spreiding van de vastleggingen over het jaar niet zeer bevredigend was. Het volume van de tijdens de laatste maand gedane vastleggingen was overmatig.

Dat probleem kan enkel worden geregeld door de uitbreiding van de programmering op middellange termijn. Ik hoop dat het prioritair infrastructuurprogramma in dat opzicht een positieve rol zal spelen en dat wij dit jaar en in 1980 tot een meer bevredigende verdeling zullen komen. Het resultaat van de eerste drie maanden van 1979 is in elk geval bemoedigend. Immers, na afloop van dit eerste kwartaal bedraagt het vastleggingspercentage 23,1 pct., dat wil zeggen dat het slechts 1,9 punt lager ligt dan het volume dat zou moeten bereikt zijn indien de vastleggingen volkomen evenredig over het volledige jaar waren gespreid. Het percentage van 23,1 ligt 3,9 punt hoger dan dat van het eerste trimester van 1978. De geleverde inspanningen, het reeds besproken PIP en de vergaderingen die regelmatig in mijn Kabinet worden gehouden om de uitvoering van het programma te volgen, hebben dus een positief resultaat gehad.

We moeten ons evenwel geen illusies maken.

Er bestaat geen echte en duurzame oplossing voor dit probleem zolang de verschillende fases van een ontwerp, vanaf de voorbereidende werkzaamheden tot de voltooiing van de uitvoering ervan, niet worden opgenomen in een gestadig verlengd en regelmatig bijgewerkt programma op lange termijn. De noodzakelijkheid van een doeltreffende planning kan niet genoeg worden beklemtoond.

Ik hoop dat we te gelegener tijd zullen beschikken over een operationeel plan 1981/1985 dat de te voeren actie kan omvatten.

Het bijblad bij de begroting voor 1978

Uit de samenvattende tabel die bovenaan het wetsontwerp staat blijkt dat het bedrag van de vermindering van de lopende uitgaven voor 1978 dat van de bijkredieten overtreft.

Om een juiste indruk te krijgen van de in de loop van het jaar geleverde versoberingsinspanningen dient hierbij nog vastgesteld dat de uitgetrokken bijkredieten grotendeels financieringsuitgaven waren, bestemd om de rentelast te dragen van vroeger afgesloten leningen : dit geldt zowel,

d'execution atteint 95 p.c. La différence est exclusivement située dans le secteur des Voies hydrauliques. C'est plus précisément l'impossibilité de faire adopter en fin d'année dernière, dans le cadre de l'extension du port de Zeebrugge, le contrat partiel 4A - 1^e phase qui explique l'exécution incomplète. En effet, l'écart entre le programme adapté et les réalisations se chiffre à 3 milliards 252 millions et, de ce montant, 2 milliards 952 millions d'inexécution sont attribuables à ce seul dossier.

On peut donc conclure que le département des Travaux publics a atteint ses objectifs d'investissements et qu'il a participé, dans la mesure où il en avait la responsabilité, au soutien de l'activité économique par la demande publique.

Je tiens cependant à reconnaître que, comme l'année précédente, l'étalement des engagements sur l'année n'a pas été très satisfaisant. Le volume d'engagements effectués au cours du dernier mois a été excessif.

Ce problème ne peut être réglé que par le développement de la programmation à moyen terme. J'espère qu'à cet égard, le programme d'infrastructures prioritaires jouera un rôle positif et que cette année et en 1980 nous aurons une répartition plus satisfaisante. Les résultats des trois premiers mois de 1979 sont, en tous cas, encourageants. Au terme de ce premier trimestre, en effet, le pourcentage d'engagements s'élève à 23,1 p.c., c'est-à-dire qu'il est inférieur de 1,9 point seulement au volume qui devrait être atteint si les engagements étaient étalés de manière absolument linéaire sur l'ensemble de l'année. Mais ce pourcentage de 23,1 p.c. est de 3,9 points supérieur à celui du premier trimestre de 1978. Les efforts qui ont été faits, j'ai déjà parlé du PIP, il faut également mentionner les réunions qui se tiennent régulièrement en mon Cabinet pour suivre l'exécution du programme, ont donc eu un effet positif.

Il n'y a cependant pas d'illusion à se faire.

Il n'y aura pas de solution réelle et durable à ce problème tant que les diverses phases d'un projet des opérations préparatoires à l'achèvement de sa réalisation ne seront pas intégrées dans une programmation à long terme constamment prolongée et remise régulièrement à jour. Je ne pourrais assez insister sur la nécessité d'une planification efficace.

J'espère que nous disposerons en temps opportun d'un plan 1981/1985 opérationnel et capable d'encadrer l'action.

Le feuilleton d'ajustement du budget de 1978

Le tableau de synthèse inséré en tête du projet de loi montre que l'importance des réductions des dépenses courantes relatives à l'année 1978 dépasse celle des crédits supplémentaires.

Encore faut-il, pour avoir une impression exacte de l'effort d'austérité appliqué en cours d'année, constater que les crédits supplémentaires inscrits ont, pour leur plus grande part, le caractère particulier de dépenses financières destinées à supporter les charges d'intérêt d'emprunts contractés précé-

voor de verhoging van artikel 41.01 betreffende de overdracht naar het Wegenfonds, als voor die van artikel 43.01 van sectie 33 welke een rechtzetting is van een ontoereikende raming van de subsidies aan de gewestelijke en lokale openbare besturen als Staatsbijdrage in de rentekosten van de door hen bij het Gemeentekrediet afgesloten leningen.

Het nieuw artikel 43.01 is van dezelfde aard. Met zijn tegenhanger bij de kapitaaluitgaven (art. 51.01) maakt het eindelijk een einde aan het onduidelijk in gebreke blijven van het Rijk wat betreft het dragen van de rente van de vóór 1975 door de Bergense IDEA en de Luikse SPI afgesloten leningen voor de uitrusting van de industrieparken.

Het bedrag van de voorgestelde aanpassingen inzake kapitaaluitgaven is aanzienlijker.

Het begin van uitvoering van het prioritair infrastructuurprogramma uit zich in de verhoging van de verschillende artikelen van de begroting alsmede in deze van het artikel 14 van het wetsontwerp betreffende de Intercommunale Vereniging E9-E40.

Die kredieten konden slechts gedeeltelijk worden opgebruikt omwille van hun late deblokkering en door de vertraging opgelopen door een bepaald dossier. Niettemin worden ze overgedragen overeenkomstig de ter zake geldende regelen.

De begroting voor 1979

De ontwerp-begroting voor 1979 die ik u ter goedkeuring voorleg, draagt net zoals het bijblad de stempel van de versoering die de vorige Regering zich heeft opgelegd om te pogen de verslechtering van de openbare financiën te stuiten.

De door de Regering vastgestelde algemene normen zijn toegepast op al de werkingsuitgaven en zelfs voor de onderhoudsuitgaven, die van 1977 tot 1978 opmerkelijk stegen, zijn begrotingsbepalingen opgelegd.

De enige kredieten die een bijzondere stijging kennen zijn, zoals dat het geval was voor het bijblad, sommige kredieten voor financieringsuitgaven die in feite niet onder de toepassing van de algemene wet vallen en waarvan de ontwikkeling door bijzondere mechanismen wordt bepaald.

Dat geldt vooral voor artikel 41.01 dat aan het Wegenfonds de nodige bedragen ter beschikking stelt voor de betaling van de rente en de aflossingen van de door die instelling of door de intercommunale verenigingen voor autosnelwegen afgesloten leningen.

Vergeleken met vorig jaar stijgen de kredieten met betrekking tot de lopende uitgaven in het algemeen met 8 pct. Die stijging bedraagt slechts 6,1 pct. als men geen rekening houdt met de financiële lasten.

Het investeringsprogramma voor 1979

De stijging van de investeringen is aanzienlijk : 7,4 pct. vergeleken met het aangepast programma voor 1978, 15,6 pct. vergeleken met het aanvankelijk programma.

demment : il en est ainsi tant de la majoration de l'article 41.01 relatif au transfert au Fonds des routes que de celle de l'article 43.01 de la section 33 qui redresse une estimation insuffisante des subventions aux pouvoirs publics, régionaux et locaux à titre d'intervention de l'Etat dans les charges d'intérêt d'emprunts contractés par eux au Crédit communal.

Le nouvel article 43.01 a la même nature. Il met enfin un terme — avec son pendant en dépenses de capital : l'article 51.01 — à l'intolérable carence de l'Etat dans la prise en charge des intérêts des emprunts contractés par l'IDEA montoise et la SPI liégeoise, avant 1975, pour l'équipement des parcs industriels.

Le volume des ajustements proposés en matière de dépenses de capital est plus considérable.

On y trouve en effet la traduction du début de l'exécution du programme d'infrastructures prioritaires dans la majoration de divers articles du budget ainsi que dans celle de l'article 14 du projet de loi qui concerne l'Intercommunale E9-E40.

Une partie seulement de ces crédits a pu être utilisée à cause de leur déblocage tardif et du retard encouru par certain dossier. Ils sont cependant reportés conformément aux règles en la matière.

Le budget de 1979

Le projet de budget de 1979 que je sou mets à votre approbation est marqué comme le feuillet du sceau de l'austérité que le Gouvernement précédent s'est imposée pour tenter d'arrêter la dégradation des finances publiques.

Les normes générales fixées par le Gouvernement ont été appliquées à toutes les dépenses de fonctionnement et même les dépenses d'entretien, qui avaient connu une croissance remarquable de 1977 à 1978, ont été frappées par les restrictions budgétaires.

Comme c'était le cas dans le cadre du feuillet, les seuls crédits qui connaissent un accroissement particulier sont certains crédits de dépenses financières qui échappent, en fait, à la loi commune et dont l'évolution est déterminée par des mécanismes particuliers.

Il en est ainsi surtout de l'article 41.01 qui met à la disposition du Fonds des routes les sommes nécessaires à la prise en charge des intérêts et des amortissements des emprunts contractés par cet organisme ou par les intercommunales autoroutières.

Dans l'ensemble, les crédits afférents aux dépenses courantes augmentent de 8 p.c. par rapport à l'année précédente. Cette croissance n'est plus que de 6,1 p.c. si l'on exclut les charges financières.

Le programme d'investissements de 1979

La croissance des investissements est forte : 7,4 p.c. par rapport au programme ajusté de 1978, 15,6 p.c. par rapport au programme initial.

De verdeling van de kredieten is natuurlijk gebeurd op basis van het PIP waarvan dit programma de schijf voor 1979 vormt.

De bekendmaking van het PIP stelt het Parlement in staat zich een beter oordeel te vormen over het meerjarenprogramma waarin de voor 1979 geplande werken zijn opgenomen.

Alvorens de voornaamste activiteitssectoren van het departement vluchtig te bespreken, wens ik eerst twee problemen te vermelden die zeker tot herzieningen zullen leiden.

Het eerste betreft de gevolgen van de bijzonder harde winter die wij hebben gekend en waarvan wij allen de schade hebben kunnen merken.

De eerste vaststelling is dat behalve op enkele plaatsen, de pas aangelegde of gemoderniseerde gedeelten van het wegennet de vorst behoorlijk hebben doorstaan. Ik wil u niet verbergen dat zulks mij genoeg doet, want het bewijst dat onze wegebouwnormen deugdelijk zijn en aan ons klimaat zijn aangepast.

Maar dit is evenwel niet mijn voornaamste financiële bekommernis.

Na onderzoek van de toestand van het wegennet en van de verzoeken van de diensten, en rekening houdend met de financiële toestand van het Rijk, alsook met de omvang van de investeringsmiddelen waarover het departement van Openbare Werken beschikt, heb ik besloten geen bijkomende kredieten te vragen om het hoofd te bieden aan de schade die ik op zowat anderhalf miljard raam.

Het investeringsprogramma zal worden aangepast om die onvoorziene uitgaven te dekken.

Het is mijn bedoeling zowel het autosnelwegenprogramma als het gewone wegenprogramma van de verschillende provincies met zowat 10 pct. te verminderen en deze een nieuwe bestemming te geven volgens de behoeften, zonder evenwel het regionaal evenwicht te verstoren. Dientengevolge zal de verwezenlijking van sommige andere geplande investeringen enigszins worden uitgesteld, maar in de huidige omstandigheden zie ik geen andere oplossing.

Een tweede element zal misschien leiden tot een nieuw onderzoek van sommige aspecten van het programma dat ik u voorstel.

De regeringsverklaring, die u onlangs hebt goedgekeurd, houdt immers de bedoeling in het gehele investeringsprogramma te herwaarderen.

Ik voeg er onmiddellijk aan toe dat het mij verheugt dat men met betrekking tot het PIP schrijft : « het evenwicht in het bestaande prioritair investeringsprogramma zal behouden blijven. »

Het verheugt mij ook dat men de nadruk legt op het belang van de planning van de grote werken, alsmede op de noodzaak van een goede coördinatie van de noodzakelijke bijkomende investeringen.

L'affectation de ces moyens a bien sûr été effectuée sur base du PIP, dont ce programme représente la tranche de 1979.

La publication du PIP met le Parlement en mesure de mieux juger du cadre pluriannuel dans lequel les travaux prévus en 1979 s'insèrent.

Cela étant, et avant de parcourir rapidement les principaux secteurs d'activité du département, je voudrais aborder deux questions qui obligeront certainement à des remises en cause.

La première est celle des effets de l'hiver particulièrement rigoureux que nous avons connu et dont nous avons tous pu apercevoir les dégâts.

Constatons en premier lieu que, sauf en de rares endroits, les parties récentes ou modernisées du réseau routier ont bien résisté aux assauts du froid. C'est une satisfaction que je désire exprimer, car cela montre que nos normes de construction routière sont bonnes et adaptées à notre climat.

Mais là n'est pas mon propos principal, qui est d'ordre financier.

Après examen de l'état du réseau et des demandes des services et compte tenu de la situation financière de l'Etat et de l'importance des moyens d'investissements dont dispose le département des Travaux publics, j'ai décidé de ne demander aucun crédit supplémentaire pour faire face aux dégâts que j'évalue à quelque 1 milliard et demi environ.

Les adaptations nécessaires seront opérées dans le programme d'investissements pour financer ces dépenses imprévues.

Mon intention est de diminuer tant le programme autoroutier que les programmes routiers des diverses provinces de quelque 10 p.c. et de les réaffecter, sans énerver les équilibres régionaux, selon les besoins. Cela aura bien sûr pour conséquence de postposer quelque peu certains autres investissements programmés mais, dans le contexte actuel, je ne vois pas d'autre solution.

Un deuxième élément va probablement conduire à un réexamen de certains aspects du programme que je vous soumets.

La déclaration gouvernementale que vous avez approuvée récemment contient en effet l'intention d'une réévaluation de l'ensemble du programme des investissements.

Je dis tout de suite que je me réjouis que l'on se réfère au PIP en écrivant que « l'équilibre dans l'actuel programme d'investissements prioritaires sera maintenu ».

Que je me réjouis aussi que l'on insiste sur l'importance de la planification des grands travaux et sur la nécessité d'une bonne coordination des investissements complémentaires indispensables.

Ik ben ook voorstander van een selectie onder de projecten volgens het criterium van de tewerkstelling. Maar het probleem is misschien ingewikkelder dan het op het eerste gezicht lijkt.

De beoordeling van de weerslag van een werk op de tewerkstelling mag niet beperkt blijven tot de onmiddellijke invloed ervan, tijdens de uitvoering van het werk; er moet insgelijks rekening worden gehouden met de weerslag van de wijzigingen teweeggebracht door de nieuwe infrastructuur op het economisch milieu.

Ik ben mij insgelijks bewust van de rol die de financiering van de investeringsuitgaven speelt bij de vorming — zoniet bij de stijging — van het saldo dat dient gefinancierd door beroep te doen op de kapitaalmarkt.

Dit aspect mag evenwel niet afzonderlijk worden beschouwd. Er zijn er andere waarmee rekening moet worden gehouden bij de beoordeling van de economische rol van de overheidsinvesteringen. In onze weinig rooskleurige conjunctuur is de steun van deze investeringen niet te ontberen. In de onlangs gepubliceerde laatste conjunctuuranalyse, van het IESO, staat namelijk te lezen « de overheidsinvesteringen zijn de enige component van de brutokapitaalvorming die in reële termen sinds 1974 geen teruggang vertoont » en « het zijn insgelijks deze investeringen die in 1979 de voornaamste impuls zullen geven ».

Wil men deze kostbare impuls vernietigen daar waar het IESO, ermee rekening houdend, geen stijging van het BNP met meer dan 2 3/4 pct. durft voorspellen ?

Dat zou onredelijk zijn.

Ik zal gaarne mijn medewerking verlenen aan de in de regeringsverklaring aangekondigde herwaardering van het gehele investeringsprogramma. In de hoop dat de gehele bespreking zal gebaseerd zijn op het criterium van de economische en sociale doeltreffendheid.

Wegen en autosnelwegen

Wat de wegeninfrastructuur betreft, blijft het mijn hoofdbekommernis de sedert vele jaren geleverde inspanningen om ons land van een modern verkeerswegennet te voorzien tot een goed einde te brengen.

Deze inspanningen, waarmee aanzienlijke kredieten waren gemoeid, moeten zo spoedig mogelijk ten volle renderen door de voltooiing van de in aanbouw zijnde grote wegen.

Mijn bedoeling is zeker niet het wegennet in even aanzienlijke mate te blijven uitbreiden. Er bestaan echter nog welbepaalde behoeften, zowel inzake nationaal als internationaal verkeer. Het PIP was de gelegenheid om de inventaris ervan op te maken en de uitvoering ervan te programmeren.

In dat verband bestemt de begroting 1979 van Openbare Werken kredieten voor :

— De voltooiing van de autosnelweg A1 (E10) Brussel-Mechelen-Antwerpen, die volledig voor het verkeer zou moeten worden opengesteld tegen eind 1980;

— De verbouwing van de RW 177 Brussel-Boom-Antwerpen tot autosnelweg (A12);

Quant à la sélection des projets en fonction du critère de l'emploi, j'en suis aussi partisan. Mais le problème est peut-être plus complexe qu'il ne semble à première vue.

L'appréciation de l'effet d'un travail sur l'emploi ne peut se limiter à son impact immédiat — en cours de construction; il doit également tenir compte de l'incidence des modifications de l'environnement économique provoquées par la création de l'infrastructure nouvelle.

Je suis également conscient du rôle du financement des dépenses d'investissements dans la formation — sinon dans la croissance — du solde à financer par appel au marché des capitaux.

Il ne faut cependant pas isoler cet aspect. Il en est d'autres dont il faut tenir compte dans l'appréciation du rôle économique des investissements publics. Et dans notre conjoncture morose, le soutien qu'ils apportent est indispensable. Ne relève-t-on pas dans la dernière analyse de conjoncture, celle de l'IREs, publiée récemment, que « les investissements publics sont la seule composante de la formation brute de capital fixe qui n'a pas régressé en termes réels depuis 1974 » et que « c'est d'eux encore que viendra la principale impulsion en 1979 » ?

Veut-on anéantir cette précieuse impulsion alors qu'en la prenant en considération, l'IREs n'ose pas prédire une croissance du PNB de plus de 2 3/4 p.c. ?

Ce serait déraisonnable.

Je me prêterai de bon gré à la réévaluation de l'ensemble du programme des investissements annoncés par la déclaration gouvernementale. En espérant que le critère de l'efficacité économique et sociale sous-tendra toute la discussion.

Routes et autoroutes

En ce qui concerne l'infrastructure routière, ma préoccupation majeure reste de mener à bonne fin les efforts entrepris depuis de nombreuses années pour doter notre pays d'un réseau de communications moderne.

Ces efforts, qui ont demandé la mobilisation de crédits considérables, doivent atteindre, le plus tôt possible, leur complète rentabilité par l'achèvement des axes entamés.

Mon intention n'est certes pas de continuer à étendre considérablement le réseau routier. Il subsiste cependant encore des besoins bien établis tant en matière de communications nationales qu'internationales. Le PIP a été l'occasion d'en dresser l'inventaire et d'en programmer la réalisation.

Dans cet ordre d'idées, le budget de 1979 des Travaux publics affecte des crédits à :

— L'achèvement de l'autoroute A1 (E10) Bruxelles-Malines-Anvers qui devrait être ouverte complètement au trafic fin 1980;

— La transformation de la RN 177 Bruxelles-Boom-Anvers en autoroute (A12);

— De voortzetting van de bouw van de autowegendriehoek van West-Vlaanderen : het gedeelte van de autosnelweg A17 Doornik-Brugge tussen de E3 en Henegouwen zal worden voltooid;

— De voortzetting der werken aan de autosnelweg A2, die via de westelijke rondweg om Leuven, op vlotte wijze Limburg met de hoofdstad en verder met Gent, Brugge en Oostende moet verbinden;

— De versnelde aanleg van de Ardeense autosnelwegen (E9-E40), die zullen bijdragen tot de ontwikkeling van de doorsneden gebieden en deze zullen aansluiten op de bestaande hoofdverkeerswegen;

— De autosnelweg Verviers-Steinebrück, die de ontsluiting van de Oostkantons mogelijk zal maken;

— De verbinding Brussel-Doornik (A8) in de vorm van een autoweg : de bestaande weg is immers bijzonder gevaarlijk en beantwoordt niet aan de gestelde eisen.

Er moet insgelijks aandacht worden besteed aan de verkeersproblemen in de grote agglomeraties. De begroting voorziet in belangrijke kredieten voor de voortzetting van de ringautosnelwegen om Brussel, Charleroi, Luik en Bergen, alsmede voor de aanvatting van de bouw in het Antwerpse havengebied van een nieuwe tunnel onder de Schelde, ter hoogte van Liefkenshoek.

Deze inspanning voor de grote wegen mag niet leiden tot de verwaarlozing van het gewone wegennet. De aanpassing, de modernisering en het onderhoud ervan blijven het hoofddoel van de activiteit van het departement. Het belang hiervan komt tot uiting in de bestemming van de kredieten van de begroting voor 1979.

Deze inspanning zal in de komende jaren moeten worden voortgezet. Immers, op vele plaatsen voldoet het gewone wegennet niet meer aan de huidige behoeften. Tracéverbeteringen, bochtafsnijdingen en de aanleg van rondwegen ter ontlasting van de stadscentra moeten worden voortgezet of aangevat.

Zoals in 1978 zal een bijzondere inspanning worden geleverd voor de minst beschermde weggebruikers, inzonderheid de fietsers.

Een nieuw fietspadenprogramma is uitgewerkt. Hiervoor is, zoals voor het vorige programma, 500 miljoen uitgetrokken. In de loop van vorig jaar is een wetsontwerp neergelegd waarbij het Wegenfonds wordt gemachtigd fietspaden aan te leggen langs de provincie- en gemeentewegen. Voor de homogeniteit en de veiligheid van het fietspadennet ware het ten eerste wenselijk dat het zou worden goedgekeurd.

Net als verleden jaar is een speciaal programma van kleine werken uitgewerkt. Deze werken zijn uitgekozen op grond van specifieke criteria zoals de betrekkelijk beperkte omvang ervan en het belangrijk aandeel dat daarin wordt vertegenwoordigd door het arbeidsloon.

De kredieten van dit programma bedragen 1 miljard voor het geheel van die sectoren.

De ervaring van 1978 heeft uitgewezen dat een dergelijk programma enerzijds een interessante verbindingsschakel

— La continuation du triangle autoroutier de Flandre occidentale : l'autoroute A17 Tournai-Bruges sera achevée dans sa partie entre l'E3 et le Hainaut;

— La continuation de l'autoroute A2 qui, via le contournement ouest de Louvain, doit relier, d'une manière fluide, le Limbourg à la capital et, par là, à Gand, Bruges et Ostende;

— La construction accélérée des autoroutes des Ardennes (E9-E40) qui concourront au développement de ces régions et les relieront aux grands itinéraires existants;

— L'autoroute Verviers-Steinebrück qui permettra le désenclavement des Cantons de l'Est;

— La liaison Bruxelles-Tournai (A8) sous forme autoroutière : la route actuelle est en effet particulièrement dangereuse et inadéquate.

Les problèmes de circulation dans les grandes agglomérations doivent également retenir l'attention. Le budget prévoit des crédits importants pour la continuation des rings de Bruxelles, de Charleroi, de Liège et de Mons ainsi que pour entamer la construction, dans la région portuaire anversoise, d'un nouveau tunnel sous l'Escaut à hauteur de Liefkenshoek.

L'effort ainsi consacré aux grands axes ne peut aboutir au délaissement du réseau routier ordinaire. Son adaptation, sa modernisation et son entretien restent un but essentiel de l'activité du département. Cette importance apparaît dans l'affectation des crédits du budget de 1979.

Cet effort devra être poursuivi dans les années à venir. En maints endroits, le réseau routier ordinaire ne répond, en effet, plus aux besoins actuels. Des améliorations de tracé, de virages dangereux, la création de contournements pour dégorger des centres urbains doivent être continuées ou entreprises.

Comme en 1978, un effort particulier sera fait pour les usagers de la route les moins protégés et notamment les cyclistes.

Un nouveau programme de pistes cyclables a été élaboré. Il s'élève, comme le précédent, à 500 millions. Dans le courant de l'an dernier, le projet de loi par lequel le Fonds des routes serait autorisé à construire des pistes cyclables le long des routes provinciales et communales a été déposé. Il serait important pour l'homogénéité et la sécurité du réseau de pistes qu'il soit approuvé.

Comme l'an dernier également, un programme spécial de petits travaux a été élaboré. Ils ont été choisis en fonction de critères spécifiques comme leur dimension relativement réduite et la part importante des dépenses de main-d'œuvre dans leur coût.

Ce programme s'élève à 1 milliard pour l'ensemble des secteurs.

L'expérience de 1978 a révélé d'une part qu'un tel programme constituait un maillon de liaison intéressant entre

vormt tussen het investeringsprogramma, waarin het is opgenomen, en de werken die door middel van onderhoudskredieten worden uitgevoerd en anderzijds de werkverschaffing bevordert.

Dit programma maakt het mogelijk bijzondere, vaak veronachtzaamde, doelstellingen te bereiken die de kwaliteit en de levensduur van de infrastructuur verhogen en later vespillende uitgaven voor herstellingen te vermijden.

De omvang ervan werd echter beperkt omdat men heeft vastgesteld dat de Administratie niet in staat is te zorgen voor de voorbereiding van een te groot aantal dossiers van die aard, die vaak veel administratief werk vereisen, zonder dat er een groot bedrag mee gemoeid is.

Het krediet van 500 miljoen van het « speciaal programma » dat voor de wegen is bestemd, zal dienen voor de verbetering van de veiligheid en het comfort van de weggebruikers. In het bijzonder zal het worden aangewend voor de inrichting en de verbetering van de kruispunten, het recht-trekken van bochten, het plaatsen van vangrails, het herstellen van spoorvorming en voor het aanleggen van bus-halten.

Het comfort en de veiligheid van de weggebruikers mag echter niet leiden tot hinder en gevaar voor het leefmilieu.

Daarom zal in het ontwerp en de uitvoering van de projecten bijzondere aandacht worden besteed aan de zorg voor het leefmilieu door zo nodig nevenvoorzieningen aan te brengen, zoals het plaatsen van geluidsschermen, het uitbreiden van de beplantingen en het bouwen van meer voet-gangerstunnels in de woongebieden.

Waterwegen

De aan die sector toegekende kredieten kennen een aanzienlijke stijging vooral op het gebied van de havens.

Ook de toelagen voor de door de plaatselijke besturen uitgevoerde infra- en superstructuurwerken in de door hen beheerde havens zijn merkkelijk gestegen.

Dit geldt met name voor Antwerpen, Gent en Oostende.

De voor de autonome havens van Luik, Namen en Charleroi ingeschreven kredieten bedragen het dubbel van de tijdens de vorige twee jaren toegekende subsidies.

De investeringen van de Staat in de havens zijn ook aanzienlijk verhoogd.

Te Antwerpen zullen de havenwerken op de linker Schelde-oever worden voortgezet om de zeesluis van Kallo en het achtergelegen eerste havenbekken met de twee insteekdokken in 1980 in gebruik te kunnen nemen. Op de begroting werd 1 655 miljoen ingeschreven.

Op de rechteroever zullen de nodige voorzieningen worden getroffen voor de studie van de tweede Zandvliet-sluis. Een eerste schijf zal opgenomen worden in de begroting voor 1980.

le programme d'investissements — dans lequel il s'inscrit — et les travaux effectués au moyen de crédits d'entretien et que, d'autre part, il favorisait l'emploi.

Il permet d'atteindre des objectifs particuliers — souvent délaissés — qui augmentent la qualité et la longévité des infrastructures et d'éviter des dépenses de réparation postérieures dispendieuses.

Son volume a cependant été réduit car on a constaté que l'Administration ne pouvait faire face à la préparation d'un trop grand nombre de dossiers de cette nature qui demandent souvent beaucoup de travail administratif sans être d'un montant élevé.

Les 500 millions de crédits du « programme spécial » affectés au secteur routier seront consacrés à l'amélioration de la sécurité et du confort des usagers. Ils serviront plus précisément à l'aménagement et l'amélioration des carrefours, au redressement de courbes, à la pose de barrières de sécurité, à la réparation des chaussées ornierées et à l'aménagement d'arrêts d'autobus.

Le confort et la sécurité des usagers de la route ne peuvent conduire à l'inconfort et au danger du cadre de vie général.

Aussi une attention particulière sera-t-elle accordée, dans la conception et la réalisation des projets, au respect de l'environnement et du milieu de vie en recourant, quand c'est nécessaire, à la réalisation de travaux annexes tels que la construction d'écrans antibruit, le développement des plantations et le recours plus fréquent au passage en tunnel dans les zones habitées.

Voies hydrauliques

Les crédits alloués à ce secteur connaissent une croissance considérable localisée particulièrement dans le domaine portuaire.

Les subsides pour les travaux d'infrastructure et de superstructure réalisés par les pouvoirs locaux aux ports dont ils ont la gestion se sont accrus considérablement.

Tel est le cas pour Anvers, Gand et Ostende notamment.

Pour les ports autonomes de Liège, Namur et Charleroi, les crédits prévus dépassent le double des subsides alloués les deux années précédentes.

Les investissements de l'Etat aux ports connaissent également un accroissement sensible.

A Anvers, les travaux d'aménagement du port sur la rive gauche de l'Escaut seront continués de manière à rendre opérationnelle en 1980 l'écluse maritime de Kallo, le premier dock qui se situe derrière et ses deux darses. Un montant de 1 655 millions est prévu au budget.

Sur la rive droite, les dispositions nécessaires seront prises pour l'étude de la deuxième écluse de Zandvliet. Une première tranche sera prise en charge par le budget de 1980.

Wat de haven van Zeebrugge betreft werden, als gevolg van de regeringsbeslissing van 15 december 1977, de nodige kredieten uitgetrokken voor de zeevaartse uitbouw van de voorhaven, ten einde er de LNG-tankers veilig te kunnen ontvangen.

In 1979 zal met de aanleg van de oostelijke havendam worden begonnen. Aanvullend wordt de aanleg gepland van de beschermde dijk waarachter de aanleginstallaties voor de LNG-tankers zullen worden gevestigd.

Gelijktijdig zullen de werken aan de zeesluis, alsmede het graven van dokken in de achterhaven, worden voortgezet.

Daarnaast voorziet het programma in de voortzetting van de verbeterings- en verdiepingswerken in de Schelde, het onderhoud van de zeepassen en de kustverdediging.

Kredieten van een nooit gekende omvang zullen worden besteed aan de uitvoering van het « Sigmaphan » voor de versterking en de verhoging van de dijken.

Zij zullen immers meer dan 2 miljard bedragen, tegen 1 miljard 400 miljoen in 1978.

Het wetsontwerp dat het mogelijk moet maken die werken met spoed en doeltreffendheid voort te zetten, is goedgekeurd in de Senaat.

Ik hoop dat het ook in de Kamer onverwijld wordt goedgekeurd.

Dienaangaande deel ik nog mede dat de studie van de stormvloedkering te Oosterweel is aangevat. Een verhoogde inspanning zal worden geleverd voor de afwatering van de Maas- en Hainevallée.

Het werkprogramma voor de verhoging en de verbetering van de waterproductie door de grote stuwmuren zal worden voortgezet. Dat zal een verbetering van het waterpotentieel van de Vesder en van de Gileppe tot gevolg hebben.

Over de omvang en de plaats van de grote kunstwerken voor het op peil houden van de zomerafvoer van de Samber en de Maas zal worden beslist wanneer de besluiten van de met de studie van deze zaak belaste deskundigen zullen gekend zijn.

Ik herinner eraan dat hun opdracht erin bestaat de minimumafvoer te bepalen die in deze rivieren dient te worden onderhouden om de resterende verontreiniging na zuivering van het stedelijk en industrieel afvalwater, teniet te doen.

De aan de gang zijnde studies zouden kunnen leiden tot sommige wijzigingen wat betreft de inhoud en de plaats van sommige geplande stuwdammen; dat is de reden waarom ik het geologisch onderzoek in het dal van de « Eau Noire » op de oorspronkelijk overwogen plaats van de stuwdam heb doen stopzetten.

De geplande werken aan de bevaarbare waterlopen zullen de voortzetting van het sinds vele jaren in uitvoering zijnde programma mogelijk maken.

Pour le port de Zeebrugge, les crédits nécessaires ont été inscrits, faisant suite à la décision gouvernementale du 15 décembre 1977, pour permettre l'extension vers la mer de l'avant-port afin de pouvoir y recevoir en sécurité les méthaniers GNL.

En 1979 commencera la construction de la digue est. En complément est prévue celle de la digue de protection derrière laquelle seront implantées les installations d'accostage des méthaniers GNL.

Simultanément, les travaux à l'écluse maritime seront poursuivis, ainsi que la construction de docks dans l'arrière-port.

Le programme prévoit d'autre part la continuation des travaux d'amélioration et d'approfondissement de l'Escaut, l'entretien des passes en mer et la défense de la côte.

Des crédits d'un volume sans précédent seront consacrés à l'exécution du « plan Sigma » de consolidation et d'exhaussement des digues.

Ils dépasseront en effet 2 milliards contre 1 milliard 400 millions en 1978.

Le projet de loi qui doit permettre de poursuivre ces travaux de manière diligente et efficace a été adopté par le Sénat.

Je souhaite que la Chambre l'adopte sans retard.

Je signale encore dans ce domaine que l'étude du barrage antitempête d'Oosterweel a débuté. Un effort accru sera consenti pour l'assainissement hydraulique des vallées de la Meuse et de la Haine.

Le programme des travaux pour l'augmentation et l'amélioration de la production d'eau à partir des grands travaux hydrauliques se poursuivra. Il aura pour effet une mise en valeur accrue des potentialités de la Vesdre et de la Gileppe.

Le volume et l'implantation des grands ouvrages destinés au soutien d'étiage de la Sambre et de la Meuse seront décidés lorsque seront connues les conclusions des experts mandatés pour étudier cette question.

Pour rappel, leur mission consiste à déterminer le débit minimum qu'il y a lieu de maintenir dans ces rivières pour vaincre la pollution résiduelle, après épuration des rejets urbains et industriels.

Les études en cours pourraient amener certaines modifications en ce qui concerne les capacités et la localisation de certains barrages projetés; c'est la raison pour laquelle j'ai suspendu les travaux de reconnaissance géologique au site de l'Eau Noire à l'endroit initialement envisagé.

Les travaux prévus aux cours d'eau navigables permettront la continuation du programme en cours depuis de longues années.

Ik aarzel niet te verklaren dat ik geloof in de toekomst van het vervoer te water, op voorwaarde dat de infrastructuur op oordeelkundige wijze wordt gemoderniseerd.

Die vervoerwijze biedt immers voordelen die steeds aan belang zouden kunnen winnen: ik denk aan de energiebesparing, de veiligheid, de afwezigheid van vervuiling, de milieubescherming en aan sommige specifieke functies zoals het vervoer van ondeelbare, omvangrijke en zware stukken.

Daarom wens ik dat de modernisering van onze waterwegen wordt voortgezet.

In dit verband zijn aanzienlijke kredieten uitgetrokken voor de modernisering van de Boven-Schelde, het kanaal Gent-Brugge-Oostende, het afleidingskanaal van de Leie, alsmede voor de voltooiing van het Centrumkanaal met het overwinnen van het verval te Strépy-Bracquagnies.

Het eerste gedeelte van het raamcontract met betrekking tot de bouw van de hefwerken is vastgesteld. Naast het economisch belang van deze werken voor de streek en voor de Belgische industrie, zal die beslissing de mogelijkheid bieden opnieuw onderhandelingen met Frankrijk aan te knopen aangaande de grensoverschrijdende waterlopen.

Rekening houdend met de omvang van het goederenverkeer zullen het Albertkanaal en de Maas geschikt gemaakt worden voor schepen van 9 000 ton. De werken zullen met bekwame spoed worden voortgezet, zodat de eerste duwkonvoeien Luik in 1985 kunnen bereiken.

Tenslotte werd 300 miljoen bestemd voor het « speciaal programma » van kleine werken. Zij zullen onder meer moderniseringswerken, dijkverstevingings- en oeververdedigingswerken langs kanalen en rivieren mogelijk maken, alsmede het slopen van oude kunstwerken en de vernieuwing van sluisdeuren.

Alvorens dit hoofdstuk over de waterwegen af te sluiten, wens ik op sociaal vlak de staking van eind 1978 van het exploitatiepersoneel van de waterwegen ter sprake te brengen.

Men moet erkennen dat de werkomstandigheden en de huisvesting van sommige personeelsleden abnormaal slecht zijn. De bediening van de oude stuwen is bijzonder gevaarlijk; vorig jaar nog viel een dodelijk ongeval te betreuren.

Maatregelen werden getroffen om de meest betreurenswaardige toestanden te verhelpen.

Inmiddels hebben de onderhandelingen, tussen de regering en het personeel, geleid tot de ondertekening van een protocol van overeenkomst dat vaste vorm geeft aan een verhoging van de lonen en van de vergoedingen die inherent zijn aan gevaarlijk werk.

Gebouwen

De tak van het Bestuur en van de Regie der Gebouwen bestaat erin, de Rijksdiensten en sommige andere openbare diensten te huisvesten.

Om die taak te vervullen, kunnen drie essentiële middelen worden angewend: bouwen, aankopen en huren.

Je n'hésite pas à affirmer que je crois à l'avenir du transport fluvial à la condition que l'infrastructure soit modernisée à bon escient.

Ce mode de transport présente en effet des avantages qui pourraient apparaître comme de plus en plus précieux: je songe à l'économie d'énergie, à la sécurité, à l'absence de pollution, au respect de l'environnement, à certaines fonctions spécifiques comme le transport de fabricats indivisibles, encombrants et pondéreux.

C'est pourquoi je tiens à la poursuite de la modernisation de nos voies navigables.

Dans cet esprit, d'importants crédits sont prévus pour l'aménagement du haut Escaut, de la Lys, du canal Gand-Bruges-Ostende, du canal de dérivation de la Lys, ainsi qu'à l'achèvement du canal du Centre avec rachat de la chute de Strépy-Bracquagnies.

La première partie du contrat-cadre relatif à la construction des ascenseurs est engagée. Indépendamment de l'intérêt économique que ces ouvrages présentent pour la région et les industries belges, cette décision permettra de relancer les négociations avec la France en matière d'eau et de liaisons fluviales.

Compte tenu de l'importance du trafic, le canal Albert et la Meuse seront aménagés à 9 000 t. Les travaux seront activement poursuivis afin de permettre l'accès des premiers convois poussés à Liège en 1985.

Enfin, 300 millions ont été affectés au « programme spécial » de petits travaux. Ils permettront entre autres des travaux de modernisation et de renforcement de digues et de rives le long des canaux et des fleuves, la destruction d'anciens ouvrages d'art et le renouvellement de portes d'écluses.

Je tiens à évoquer, sur le plan social, avant de quitter le domaine des voies hydrauliques, la grève du personnel d'exploitation des voies navigables qui s'est produite en fin d'année 1978.

Il faut reconnaître que les conditions de travail et de logement de certains agents sont anormalement mauvaises. La manipulation des vieux barrages est particulièrement dangereuse; un accident mortel a encore été déploré l'an dernier.

Les dispositions ont été prises pour remédier aux situations les plus déplorables.

Entre-temps, les négociations entre le gouvernement et le personnel ont permis la signature d'un protocole d'accord concrétisant une amélioration des rémunérations et des indemnités inhérentes au danger des prestations.

Bâtiments

La mission de l'Administration et de la Régie des Bâtiments consiste à loger les services de l'Etat et certains autres services publics.

Trois moyens essentiels peuvent être mis en œuvre pour remplir cette fonction: la construction, l'acquisition et la location.

Dit laatste middel moet natuurlijk in de mate van het mogelijke worden geweerd, omdat dit het duurste is en omdat de behoefte waaraan moet worden voldaan van blijvende aard is.

Tussen bouwen en aankopen moet afhankelijk van de omstandigheden worden gekozen. In de meeste gevallen blijkt bouwen het meest geschikte middel te zijn. Economisch gezien schept het een openbare vraag, die gunstig is voor de tewerkstelling.

De aan de gebouwensector toegekende kredieten bedragen 7 383 miljoen.

De vermindering ervan met 603 miljoen is hoofdzakelijk te verklaren door een overdracht van bevoegdheid, die gepaard ging met een overdracht van de overeenkomstige kredieten.

In het raam van de culturele autonomie werd immers logischerwijze beslist dat de Ministers van Cultuur bevoegd zouden zijn inzake culturele gebouwen.

De bevoegdheid van de Regie der Gebouwen, met name inzake musea en restauratie van kastelen, was een anomalie.

Om administratieve overlapping te vermijden, zullen de diensten van de Regie vanzelfsprekend hun technische medewerking in die sector blijven verlenen.

In het programma van de Regie voor 1979 is een bijzondere inspanning gepland ten bate van de Europese Gemeenschappen, zowel voor hun zetel als voor hun scholen.

Het programma zou eveneens, aangezien daarvoor 1 miljard 360 miljoen uitgetrokken is, de mogelijkheid moeten bieden in een volgehouden tempo de voltooiing voort te zetten van het Rijksadministratief Centrum te Brussel, dat snel moet kunnen worden betrokken om de reeds gedane enorme investeringen te doen renderen.

In Wallonië en Vlaanderen zullen talrijke werken worden uitgevoerd ten behoeve van de verschillende ministeriële departementen waarvoor de Regie bevoegd is. Bovendien aan de administratieve centra voor de huisvesting van verscheidene departementen samen, zal die inspanning vooral ten goede komen aan de departementen van Justitie, Financiën, Volksgezondheid en Binnenlandse Zaken, waarvan de behoeften bijzonder dringend zijn.

Net zoals in de andere grote sectoren zijn er kredieten gereserveerd om een « speciaal programma » samen te stellen van 200 miljoen voor arbeidsintensieve kleine werken.

Inzake onderhoud konden de kredieten worden gehandhaafd op het niveau dat was bereikt na hun aanzienlijke stijging van vorig jaar.

Tenslotte hoop ik dat het krediet bestemd voor het huren van gebouwen, dat in de loop van 1978 werd verminderd, op dit lagere niveau zal kunnen behouden blijven.

Dat is een gelukkig gevolg van de door de Regie der Gebouwen sinds haar oprichting gevoerde investeringspolitiek. Deze tendens zou op middellange termijn moeten toenemen.

Cette dernière voie doit bien sûr être écartée dans toute la mesure du possible, car elle est la plus coûteuse dès lors que le besoin à satisfaire est permanent.

Entre la construction et l'acquisition, le choix doit s'opérer selon les circonstances. Le plus souvent, la construction se révèle le mode le plus adéquat. Economiquement, il crée une demande publique favorable à l'emploi.

Les crédits accordés au secteur des bâtiments s'élèvent à 7 383 millions.

Leur réduction de 603 millions s'explique principalement par un transfert de compétence, qui s'est accompagné d'un transfert des crédits correspondants.

Dans la logique de l'autonomie culturelle, il a en effet été prévu de rendre les Ministres de la Culture compétents en matière de bâtiments culturels.

La compétence de la Régie des Bâtiments en matière de musées, de restauration de châteaux notamment, constituait une anomalie.

Bien entendu, pour éviter des duplications administratives, les services de la Régie continueront à prêter leur concours technique dans ce secteur.

Dans le programme de 1979 de la Régie, un effort particulier est prévu au profit des Communautés européennes, tant au profit de leur siège que pour leurs écoles.

Le programme doit également permettre la poursuite, à un rythme soutenu, puisque 1 milliard 360 millions y sont affectés, de l'achèvement de la Cité administrative de l'Etat de Bruxelles, qu'il convient de pouvoir occuper rapidement pour rentabiliser les énormes investissements déjà consentis.

En Wallonie et en Flandre, de nombreux travaux seront réalisés pour les différents départements ministériels pour lesquels la Régie est compétente. A côté des centres administratifs pluri-départementaux, cet effort bénéficiera principalement aux départements de la Justice, des Finances, de la Santé publique et de l'Intérieur dont les besoins sont particulièrement pressants.

Tout comme dans les autres grands secteurs, des crédits ont été réservés pour constituer un « programme spécial » de 200 millions de petits travaux faisant appel à une main-d'œuvre nombreuse.

En matière d'entretien, les crédits ont pu être maintenus au niveau atteint après leur forte croissance de l'année précédente.

Notons enfin que le crédit destiné aux locations, après avoir été diminué en cours d'année 1978, pourra, je l'espère, être stabilisé à ce niveau réduit.

C'est là un effet heureux de la politique d'investissements menée depuis sa création par la Régie des Bâtiments. Cette tendance devrait s'accroître à moyen terme.

Elektriciteit en elektromechanica

De kredieten voor dit bestuur bedragen 325 miljoen. Ze dienen voor het plaatsen en het beheer van apparatuur voor afstandsbediening, afstandsmeting, afstands aanduiding en informatieverwerking.

Het BEE beschikt eveneens over een krediet van 1 340 miljoen op de begroting van het Wegenfonds. Dit krediet is bestemd voor de elektromechanische uitrusting van kunstwerken en van het wegennet in het algemeen. Deze uitrusting vormt een onmisbare aanvulling van de door de andere besturen van het departement gerealiseerde infrastructuren.

Ik hoop dat de aangepaste begroting en de nieuwe begroting, die ik de eer heb u voor onderzoek voor te leggen, uw instemming zullen kunnen wegdragen.

III. — ALGEMENE BESPREKING

A. Algemeen

Tewerkstellingseffect van de begroting

Verwijzend naar de verklaring van de Minister dat de investeringen in openbare werken vorig jaar hebben bijgedragen tot de ondersteuning van de economische activiteit, wordt er in de Commissie op gewezen dat de openbare werken nog een belangrijke hefboom blijven om de tewerkstelling te stimuleren. In verband hiermede is een lid van oordeel dat werken van kleinere omvang op de rijkswegen (wegentransformaties, aanleg van fiets- en voetpaden, parkeerstroken, verpozingsplaatsen enz.) een grotere directe tewerkstelling geven dan de aanleg van autosnelwegen waarbij de mechanisering en de automatisering veel groter is.

Door de verslaggever worden onderstaande gegevens, onder de vorm van een tabel, aan de Commissie medegegeeld; deze gegevens hebben betrekking op de groei van de begroting van Openbare Werken sinds 1950. Afzonderlijk wordt ook de ontwikkeling aangegeven van de bestedingen voor werken aan wegen, waterwegen en rijksgebouwen.

Ten einde de cijfers enigszins vergelijkbaar te maken, worden de investeringen van de jaren vóór 1978 geactualiseerd rekening houdend met de index-ontwikkeling sedert 1950.

Electricité et électromécanique

Les crédits propres à cette administration s'élèvent à 325 millions. Ils servent à la pose et à la gestion d'appareils de télécommande, de télémessure, de télésignalisation et d'informatique.

L'AEE dispose également d'un crédit de 1 340 millions au sein du budget du Fonds des routes. Il est destiné à l'équipement électromécanique d'ouvrages d'art et du réseau routier en général. Ces équipements constituent le complément indispensable des infrastructures construites par les autres administrations du département.

J'espère que le feuillet et le budget que j'ai l'honneur de soumettre à votre examen recueilleront votre assentiment.

III. — DISCUSSION GENERALE

A. Généralités

Incidence du budget sur l'emploi

Se référant à une déclaration du Ministre selon laquelle les investissements dans les travaux publics ont contribué l'année dernière à soutenir l'activité économique, il a été souligné au sein de votre Commission que les travaux publics restent un moyen puissant de stimuler l'emploi. A cet égard, un membre estime que les travaux d'importance mineure sur les routes de l'Etat (transformations, aménagement de pistes cyclables et de trottoirs, de bandes de stationnement, d'aires de repos, etc.) procurent un emploi direct plus considérable que la construction d'autoroutes, où la mécanisation et l'automatisation sont beaucoup plus poussées.

Votre rapporteur communique à la Commission les données ci-après, présentées sous forme de tableau; elles concernent la croissance du budget des Travaux publics depuis 1950. Le tableau indique en outre séparément l'évolution des dépenses afférentes aux routes, aux voies hydrauliques et aux bâtiments de l'Etat.

Afin de rendre les chiffres quelque peu comparables, les investissements des années antérieures à 1978 ont été actualisés, compte tenu de l'évolution de l'index depuis 1950.

Ministerie van Openbare Werken

Ministère des Travaux publics

Verwezenlijkingen

Réalizations

(In miljarden franken)

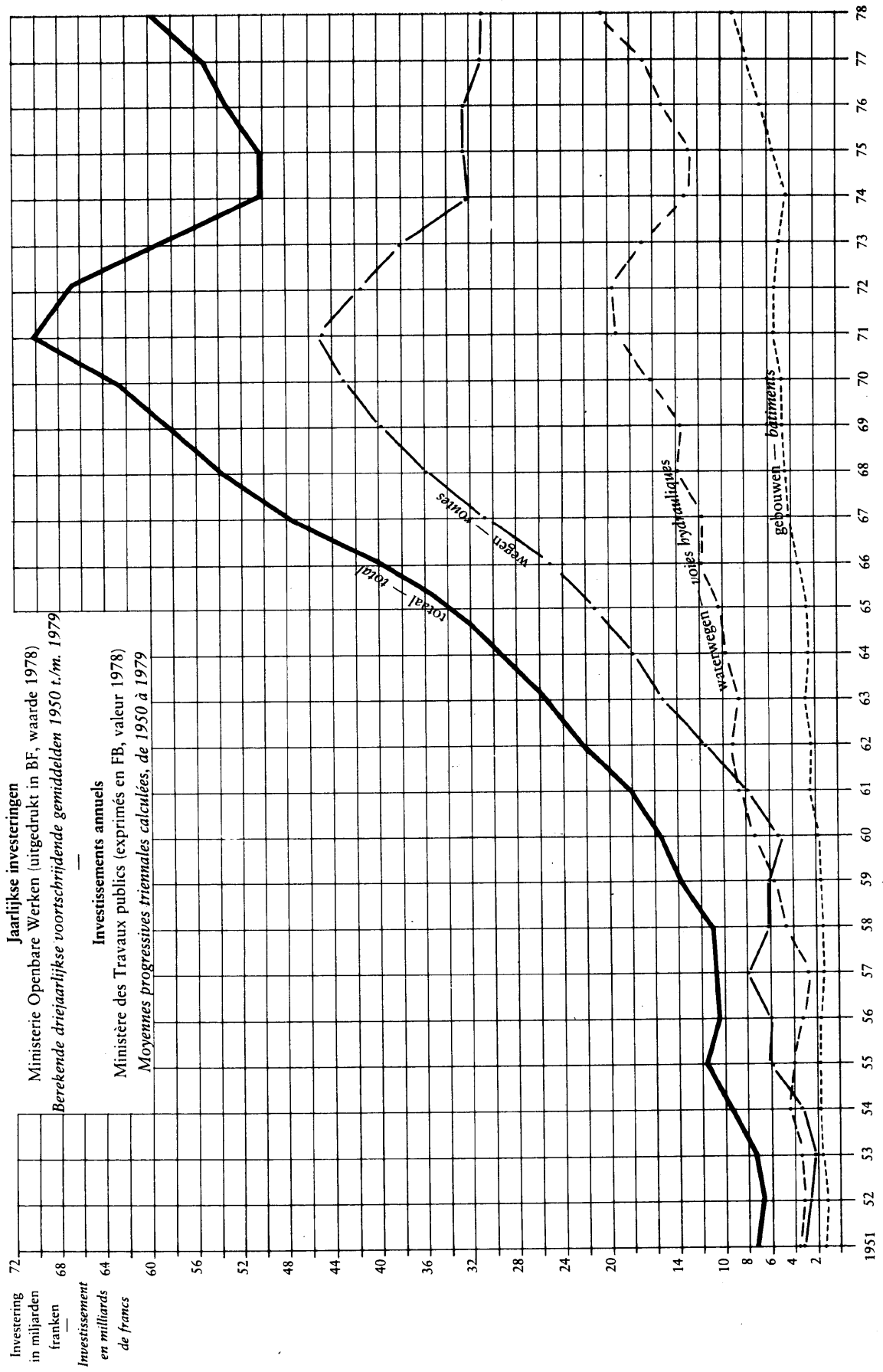
(En milliards de francs)

	Wegen (intercom- munales inbegrepen) — Routes (intercom- munales comprises)	Waterwegen en havens — Voies hydrauliques et ports	Gebouwen (Rijks- scholen uitgezonderd) — Bâtiments (à l'exception des écoles de l'Etat)	Totaal — Total	Index- aanpassing — Indexation	Wegen (intercom- munales inbegrepen) — Routes (intercom- munales comprises)	Waterwegen en havens — Voies hydrauliques et ports	Gebouwen (Rijks- scholen uitgezonderd) — Bâtiments (à l'exception des écoles de l'Etat)	Totaal — Total
1950	1,092	1,078	0,500	2,670	2,968	3,2	3,2	1,5	7,9
1951	1,410	1,650	0,460	3,520	2,708	3,8	4,5	1,2	9,5
1952	0,540	0,880	0,510	1,930	2,689	1,5	2,4	1,4	5,2
1953	0,845	0,715	0,340	1,900	2,695	2,3	1,9	0,9	5,1
1954	1,245	1,980	0,715	3,940	2,668	3,3	5,3	1,9	10,5
1955	1,490	1,980	0,800	4,270	2,668	4,0	5,3	2,1	11,4
1956	3,740	0,540	0,590	4,870	2,591	9,7	1,4	1,5	12,6
1957	1,670	0,880	0,600	3,150	2,519	4,2	2,2	1,5	7,9
1958	2,700	1,580	0,580	4,860	2,495	6,7	3,9	1,4	12,1
1959	2,420	2,470	0,640	5,530	2,458	5,9	6,1	1,6	13,6
1960	2,560	2,310	1,020	5,890	2,451	6,3	5,7	2,5	14,4
1961	3,040	4,230	0,540	7,810	2,426	7,4	10,3	1,3	18,9
1962	3,940	4,025	1,145	9,110	2,393	9,4	9,6	2,7	21,8
1963	6,760	3,140	1,040	10,940	2,343	15,8	7,4	2,4	25,6
1964	8,150	4,020	0,880	13,050	2,249	18,3	9,0	2,0	29,3
1965	8,500	5,460	0,980	14,940	2,161	18,4	11,8	2,1	32,3
1966	12,550	4,670	1,670	18,890	2,074	26,0	9,7	3,5	39,2
1967	14,600	7,030	1,940	23,570	2,015	29,4	14,2	3,9	47,5
1968	19,670	6,020	2,570	28,260	1,963	38,6	11,8	5,0	55,5
1969	20,650	8,370	1,980	31,000	1,892	39,1	15,8	3,7	58,7
1970	24,290	7,390	2,300	33,980	1,821	44,2	13,5	4,2	61,9
1971	25,541	11,389	2,826	39,756	1,745	44,6	19,9	4,9	69,4
1972	29,045	14,884	4,425	48,353	1,654	48,0	24,6	7,3	80,0
1973	21,285	9,736	2,762	33,784	1,546	32,9	15,1	4,3	52,2
1974	21,532	8,250	2,788	32,570	1,372	29,5	11,3	3,8	44,7
1975	27,241	12,444	4,165	43,849	1,217	33,2	15,1	5,1	53,4
1976	30,552	10,577	6,231	47,360	1,115	34,1	11,8	6,9	52,8
1977	27,982	16,580	7,219	51,781	1,041	29,1	17,3	7,5	53,9
1978	30,638	20,394	8,493	59,525	1	30,6	20,4	8,5	59,5
1979 (*)	34,243	24,854	7,323	66,420	1	34,2	24,9	7,3	66,4

(*) Basisprogramma. — Programme de base.

Met de instemming van de Commissie heeft de verslaggever deze geactualiseerde gegevens grafisch voorgesteld na de driejaarlijkse voortschrijdende gemiddelden te hebben berekend. Zonder dat een wetenschappelijke nauwkeurigheid wordt bereikt, geven de onderstaande grafieken een beeld van de trends in het beleid dat sinds 1950 inzake Openbare Werken werd gevoerd.

Avec l'assentiment de la Commission, votre rapporteur a donné une présentation graphique de ces données actualisées, après avoir calculé les moyennes progressives triennales. Sans prétendre à une exactitude scientifique, les graphiques ci-dessous permettent de se faire une idée des tendances qui se sont manifestées dans la politique menée depuis 1950 en matière de Travaux publics.



In een tijdsspanne van een kwarteeuw evolueerden de jaarlijkse investeringen uitgedrukt in vergelijkbare waarden, gemiddeld als volgt : voor de wegenbouw zijn de jaarlijkse investeringen thans ongeveer het tienvoudige en voor de gebouwen en waterwegen nagenoeg het vijfvoudige van de bedragen die in de eerste helft der vijftiger jaren werden besteed.

Uit de vergelijking van de jaarlijkse begrotingen blijkt ook dat de kredieten besteed aan de waterwegen en de waterbeheersing met sprongen omhoog gaan wanneer zich grote overstromingen hebben voorgedaan en enkele jaren na de rampen weer op een laag peil terugvallen.

Het is ook opvallend dat de werken waarvoor de mechanisering het verst is doorgedreven, de grootste stijging van de kredieten kennen.

Normaal had men mogen verwachten dat de overheid enige voorkeur zou geven aan arbeidsintensieve projecten, alleszins in jaren met te grote werkloosheid.

De Minister zegt dat de opmerking over de invloed op de arbeidsmarkt ongetwijfeld juist is. Zo heeft hij bij voorbeeld voor het tweede achtereenvolgende jaar een programma laten opstellen voor het uitvoeren van kleinere werkzaamheden.

Terzelfder tijd moeten evenwel nog andere doelstellingen worden nagestreefd en met name het uitvoeren van projecten met de sterkste weerslag op de economie en de aanpassing van het wegennet aan de zwaarste verkeersproblemen.

Die doelstellingen zijn echter niet gemakkelijk met elkaar overeen te brengen.

Ondanks de verzwakking van de vraag in de particuliere sector, neemt de werkloosheid in de bouw echter niet toe. Hij meent dan ook dat de maatregelen die hij heeft genomen, hieraan niet vreemd zijn.

In verband met de evolutie van de verschillende sectoren geeft de Minister toe dat de activiteit van het departement inderdaad hoogtepunten en laagtepunten vertoont. Dit blijkt ook uit de grafieken van de evolutie sedert 1971 (zie bijlagen 5 en 6 bij het verslag betreffende de begroting 1978 — Kamer 4-XVI (1977-1978) — nr. 5 van 10 februari 1978).

Toch is er een geregelde vooruitgang van het gehele investeringsprogramma merkbaar na de inzinking van 1974 en binnen die vooruitgang neemt het relatieve belang toe van de sectoren Waterwegen en Gebouwen tegenover de sector Wegen.

De Minister aarzelt om zich uit te spreken over het tweede gedeelte van de opmerking. Het zal wel juist zijn dat zijn departement de laatste 20 jaar de grote projecten enigszins heeft bevoordeeld, zoals de schepping uit het niet van een dicht autowegennet. Dit heeft de tendens tot mechaniseren zeker versterkt.

Het is te hopen dat dit tijdvak ten einde loopt en dat voortaan ook meer ruimte zal worden gelaten voor projecten met tegengestelde kenmerken. De Minister is voornemens die richting uit te gaan.

En l'espace d'un quart de siècle, les investissements annuels, exprimés en valeurs comparables ont évolué en moyenne de la manière suivante : pour la construction de routes, les investissements annuels atteignent à peu près le décuple de ce qu'ils étaient dans la première moitié des années cinquante, tandis que les montants consacrés aux bâtiments et aux voies hydrauliques se sont multipliés environ par cinq.

Une comparaison des budgets annuels permet également de constater que les crédits affectés aux voies hydrauliques et à la maîtrise des eaux montent en flèche après de graves inondations et qu'ils retombent à un niveau bas quelques années après les catastrophes.

Il est frappant aussi de constater que les travaux pour lesquels la mécanisation est le plus poussée connaissent la plus forte augmentation de crédits.

Normalement, on aurait pu s'attendre à ce que les autorités indiquent une certaine préférence pour les projets créateurs d'emplois, du moins pour des années à chômage excessif.

Le Ministre dit que la réflexion concernant l'effet sur le marché du travail est indiscutablement exacte. Aussi a-t-il par exemple mis au point pour la seconde année consécutive un programme de petits travaux.

Il y a cependant d'autres objectifs à poursuivre concurremment; notamment la réalisation des projets dont l'impact économique sera le plus fort, et l'adaptation du réseau aux problèmes de trafic les plus aigus.

La conciliation de ces objectifs n'est pas aisée.

Il constate cependant que, malgré l'affaiblissement de la demande privée, le chômage n'augmente pas dans le secteur de la construction. Il croit que son action n'y est pas étrangère.

Quant à l'évolution des différents secteurs, il paraît exact au Ministre que l'activité du département est quelque peu en dents de scie. Les graphiques qu'il a fournis (voir annexes 5 et 6 du rapport concernant le budget 1978 — Doc. Ch. 4-XVI (1977-1978) — n° 5 du 10 février 1978) et qui montrent l'évolution depuis 1971 ne l'infirmen pas.

On y constate cependant la progression régulière de l'ensemble du programme d'investissements après le creux de 1974 et, à l'intérieur de cette progression, l'accroissement de l'importance relative des secteurs des Voies hydrauliques et des Bâtiments par rapport à celui des Routes.

Le Ministre hésite à se prononcer sur le second aspect de cette réflexion. Il est cependant probablement exact que son département a eu tendance ces 20 dernières années à privilégier les grands objectifs — telle la construction ex nihilo d'un réseau dense d'autoroutes; la tendance à la mécanisation s'en est certainement trouvée accentuée.

On peut espérer que cette ère s'achève ou que tout au moins une place suffisante soit réservée à des projets aux caractéristiques opposées. Le Ministre compte agir dans ce sens.

Uitvoering van de fysische programma's

Een lid stelt vast dat bepaalde projecten meer dan eens op de begrotingen voorkomen zonder dat zij worden uitgevoerd. Bepaalde projecten komen soms om de twee jaar terug.

Anderzijds gaat de uitvoering van het fysisch programma vaak niet vooruit. Voor het Vlaamse gewest is het percentage bijvoorbeeld 51 pct. tegen 67 pct. voor het Waalse gewest en slechts 36 pct. voor de provincie Antwerpen tijdens de periode 1973-1977.

Hoe is het te verklaren dat het voorgenomen programma nog niet verder gevorderd is ?

De Minister antwoordt dat het probleem uit twee oogpunten kan worden gezien : er is het financieel aspect en het fysisch aspect.

Benadert men het probleem van de financiële kant en vergelijkt men het totaal van de geplande investeringen met de resultaten (zoals die bijvoorbeeld voorkomen in het verantwoordingsprogramma van de begroting van Openbare Werken), dan blijkt dat het totaal van de bedragen vermeld in het uitvoeringsstuk slechts iets meer is dan de helft van het totaal van de aanvankelijk aangekondigde investeringen.

Dat verschil heeft te maken met de aard van het overzicht dat in parlementaire stukken voorkomt : het gaat uitsluitend, zoals de titel trouwens aangeeft, om een « overzicht van de werken ».

Om te komen tot het totale bedrag van de aangewende kredieten, moeten daarbij nog andere uitgaven worden gevoegd zoals de kosten van onteigening, herziening, verrekoning enz.

De tabellen in bijlage I geven concreet aan hoe de aangewende kredieten moeten worden opgesplitst. Daaruit blijkt dat zij in hun geheel zijn vastgelegd.

Benadert men daarentegen het probleem van de fysische kant en vergelijkt men het fysisch programma (d.w.z. de lijst van de projecten) van een bepaald jaar met de uitgevoerde werken van datzelfde jaar, dan stelt men vast dat een gedeelte van het programma niet is uitgevoerd.

Afgezien van de technische of administratieve moeilijkheden die in sommige gevallen de achterstand kunnen verklaren, is er ook het probleem dat reeds is aangevoerd bij de financiële benadering : indien men bij het opstellen van een programma er geen rekening mee houdt dat een groot gedeelte van de kredieten zal moeten worden besteed aan andere uitgaven dan voor de werken zelf, dan zal men onvermijdelijk niet in staat zijn het oorspronkelijke programma uit te voeren, dat overladen was.

Op grond van die overwegingen wil de Minister dat bij het opstellen van de fysische programma's wordt voorzien in een groot volume aan kredieten zonder vaststaande bestemming.

Degré de réalisation des programmes physiques

Un membre constate que certains travaux sont prévus à plusieurs reprises au budget sans être réalisés. Certains projets sont parfois repris tous les deux ans.

Il constate, d'autre part, que le degré de réalisation du programme physique est souvent faible. On atteint, par exemple, seulement 51 p.c. pour la région flamande, contre 67 p.c. pour la région wallonne et pour la province d'Anvers à peine 36 p.c. pour la période 1973-1977.

Comment s'explique ce faible degré de réalisation du programme mis au point ?

Le Ministre répond que le problème soulevé peut être approché sous deux angles : l'angle financier et l'angle physique.

L'approche financière conduit à mettre en lumière le problème suivant : lorsque l'on considère le volume d'investissements programmés et que l'on prend connaissance des résultats (tels qu'ils figurent, par exemple, dans le programme justificatif du budget du Ministère des Travaux publics), on constate que le total des montants cités dans le document d'exécution n'atteint qu'un peu plus de la moitié du montant des investissements initialement annoncés.

La raison de cette différence tient à la nature même du relevé figurant dans les documents parlementaires : il s'agit exclusivement, comme le titre d'ailleurs l'indique, d'un relevé de travaux.

Pour aboutir à reconstituer l'utilisation totale des crédits, il convient d'y ajouter les dépenses de diverses autres natures telles que les expropriations, révisions, décomptes, etc.

Les tableaux repris à l'annexe I montrent concrètement comment se décompose l'utilisation des crédits. Ils montrent qu'ils sont intégralement engagés.

La deuxième approche du problème, c'est-à-dire l'approche physique, peut être énoncée de la manière suivante : lorsque l'on compare le programme physique (c'est-à-dire la liste des projets) d'une année déterminée et les réalisations de cette même année, on constate qu'une partie du programme n'a pas été réalisée.

En dehors des explications techniques ou administratives qui peuvent dans certains cas expliquer des retards, il faut mentionner parmi les raisons de cet état de choses la particularité que fait apparaître l'approche financière : si en effet, on ne tient pas compte, lors de l'élaboration d'un programme, de ce qu'un volume important de crédits devra être affecté à des dépenses autres que des dépenses pour travaux, on se met inévitablement dans la situation de ne pas pouvoir exécuter le programme excessif que l'on a établi.

C'est en partant de ces considérations que le Ministre impose la discipline de prévoir un volume important de crédits non affectés dans l'élaboration des programmes physiques.

Dat is naar zijn oordeel de beste manier om in deze stand van zaken verbetering te brengen.

Niettemin repliceert het betrokken lid dat uit de door de Minister verstrekte cijfergegevens blijkt dat op een bedrag van 33 984 miljoen frank een som van 6 914 miljoen frank besteed werd aan meerwerken, zijnde ruim 20 pct., zonder te spreken van de 4 828 miljoen frank voor de zogenaamde herzieningen.

Van de andere kant heeft het lid, aan de hand van de begrotingscijfers uitgerekend dat de kredieten voor 1979 als volgt tussen de gewesten zouden worden verdeeld.

C'est, selon le Ministre, le meilleur correctif que l'on puisse envisager.

Néanmoins, l'intervenant précise que, d'après les données chiffrées fournies par le Ministre, il a été consacré, sur un total de 33 984 millions de francs, un montant de 6 914 millions de francs à des travaux concernant les réserves d'eau, soit plus de 20 p.c., sans parler des 4 828 millions de francs prévus pour ce qu'on appelle les ajustements.

Par ailleurs, l'intervenant, se fondant sur les chiffres du budget, a calculé que les crédits pour 1979 seraient répartis entre les régions de la manière suivante :

		Vlaanderen — Flandre	Wallonië — Wallonie	Brussel — Bruxelles	Onverdeeld — Crédits non répartis
Wegen. — Routes	34 243	11 390 33 %	18 830 55 %	3 723 11 %	300 1 %
zijnde/à savoir :					
Wegenfonds. — Fonds des Routes	20 508	7 345 36 %	11 025 54 %	1 938 9 %	200 1 %
Autowegen Intercomm. — Autoroutes Intercom	13 735	4 045 29 %	7 805 57 %	1 785 13 %	100 1 %
Waterwegen. — Voies hydrauliques	24 854	18 595 75 %	5 800 23 %	—	459 2 %
Gebouwen. — Bâtiments	6 743	2 540 38 %	2 840 37 %	1 723 25 %	—
Elektriciteit. — Electricité	325	115 35 %	114 35 %	96 30 %	—
Elektromec. — Electromécanique					—
Diversen. — Divers	—	—	—	—	1 440
Totaal. — Total	67 605 100 %	32 640 48,3 %	27 224 40,3 %	5 542 8,2 %	2199 3,2 %

Uit bovenstaande tabel kan volgens spreker worden afgeleid dat Vlaanderen wordt benadeeld wat de wegenwerken betreft ofschoon er in dit landsgedeelte een grote behoefte is aan wegentransformatie. Bovendien kent Vlaanderen het grootste aantal ongevallen.

De cijfers tonen eveneens aan dat het aandeel van Brussel inzake gebouwen overdreven is.

Het aandeel van het Vlaamse gewest in de kredieten voor de waterwegen is uiteraard belangrijker dan dat van Wallonië gelet op de belangrijke in uitvoering zijnde infrastructuurwerken.

Steeds volgens dit commissielid kan niet worden aanvaard dat van de begrotingskredieten bestemd voor wegenwerken, slechts een derde in het Vlaamse gewest wordt besteed.

De Minister antwoordt dat de gegevens waarover hij beschikt niet helemaal overeenstemmen met die van het commissielid.

Meer bepaald voor de autowegen is het aandeel van het Vlaamse gewest belangrijker dan uit bovenstaande tabel blijkt.

De Minister is evenwel gekant tegen zulk een benadering.

D'après l'intervenant, le tableau ci-dessus permet de conclure que la Flandre est défavorisée quant aux travaux routiers, alors qu'elle a grand besoin de transformation de ses routes. En outre, c'est en Flandre qu'il y a le plus grand nombre d'accidents.

Les chiffres montrent également que la part prévue pour Bruxelles en matière de bâtiments est excessive.

La part de la région flamande dans les crédits relatifs aux voies hydrauliques est évidemment plus considérable que celle de la Wallonie, étant donné les importants travaux d'infrastructure en cours de réalisation.

Toujours d'après le même membre, il est inadmissible qu'un tiers seulement des crédits budgétaires prévus pour les travaux routiers soient consacrés à la Flandre.

Le Ministre répond que les indications dont il dispose ne correspondent pas exactement à celles citées par l'intervenant.

La part de la région flamande dans le domaine routier en particulier est plus importante que ne le fait apparaître le tableau.

Le Ministre est cependant adversaire d'une telle approche.

Hij zet vervolgens zijn opvattingen uiteen over het geografisch evenwicht in de werking van zijn departement.

Het departement van Openbare Werken is een nationaal departement waarvan de activiteiten per definitie van nationaal belang zijn.

Dat nationaal karakter vloeit dikwijls voort uit het feit dat een investering in een bepaald gebied gevolgen heeft die het lokaal economisch belang ver overschrijden. Dikwijls ook is het een uiting van solidariteit, zoals in de dijkenpolitiek.

Het nationaal belang is zeker geen fictie geworden omdat door de gewestvorming de bevoegdheid voor een aantal zaken die men terecht van meer gewestelijke belang achtte werd geregionaliseerd.

Aangezien de investeringen van nationaal belang zijn, is de plaats waar ze worden uitgevoerd theoretisch niet van primordiaal belang. Dat criterium is trouwens dikwijls onbruikbaar : moet de Brusselse ring aangerekend worden voor de Brusselaars, of voor elk van de gewesten volgens het gedeelte dat op hun grondgebied wordt aangelegd? Zulk een vraag kan niet bevredigend worden beantwoord.

Men mag echter ook niet aan de feiten voorbijgaan; het zou onaanvaardbaar zijn de inspanningen van het departement van Openbare Werken te concentreren in een gewest of in een nog kleiner gebied van ons land. Dit zou onrechtvaardig zijn voor de rest van het grondgebied. De inspanningen voor de herleving van de economie door middel van het infrastructuurbeleid, moeten evenwichtig verdeeld zijn.

Het vlak waarop dit evenwicht tot stand komt mag niet te veel verschillen van de financiële verdeelsleutels die normaal voor andere doeleinden worden toegepast.

De Minister heeft in 1977 zowel als in 1978 met succes gepoogd voor het geheel van de activiteiten van zijn departement tot een resultaat te komen dat die doeleinden benadert.

Zulk een evenwicht kan evenwel niet per sector maar alleen globaal worden verwezenlijkt.

Wanneer een gewest het accent legt op een bepaalde sector, worden de inspanningen in andere sectoren onvermijdelijk afgeremd.

Elk gewest dat verantwoordelijk zou zijn voor de activiteiten die het departement van Openbare Werken uitoefent, zou dezelfde discipline moeten opbrengen.

Problemen in verband met de gewestvorming

De vraag wordt gesteld of de gewestvorming en de culturalisering vermindering zal brengen in de bevoegdheid van Openbare Werken.

Wat zouden de gevolgen zijn voor de behandelde begroting?

De Minister merkt op dat de bevoegdheid van het departement van Openbare Werken veranderingen heeft ondergaan ter uitvoering van de wet van 1 augustus 1974 tot oprichting van gewestelijke instellingen.

Il expose ensuite sa philosophie en matière d'équilibre géographique dans l'action de son département.

Le département des Travaux publics est un département national dont, par définition, toute l'activité est d'intérêt national.

D'où vient le caractère national de cet intérêt? Souvent du fait qu'un investissement effectué en un endroit du territoire s'accompagne d'effets qui dépassent largement le seul environnement économique local. Parfois aussi d'une affirmation volontaire de solidarité. C'est le cas des digues notamment.

« L'intérêt national » est devenu d'autant moins une fiction que, par la régionalisation, une partie de la compétence de son département que l'on a jugée justement d'intérêt plus particulier, a été régionalisée.

Puisque ces investissements effectués ont un intérêt national, leur localisation n'a théoriquement pas une importance primordiale. Ce critère de localisation est d'ailleurs souvent inadéquat : le ring de Bruxelles doit-il être « imputé » au bénéfice des Bruxellois, où de chacune des régions selon la section qui est localisée sur leur territoire? Il n'y a pas de réponse satisfaisante à cette question.

On ne peut cependant ignorer les réalités et on ne pourrait admettre que tout ou l'essentiel de l'effort d'investissement du département des Travaux publics soit concentré en une région ou un espace encore plus réduit de notre pays. Ce serait injuste pour le reste du territoire. L'effort de promotion économique réalisé par le biais de la politique d'infrastructure doit être équilibré.

Le niveau de cet équilibre ne peut trop diverger des clés financières utilisées communément à d'autres fins.

Le Ministre s'est efforcé, avec succès tant en 1977 qu'en 1978, d'aboutir à un résultat proche de cet objectif pour l'ensemble de l'activité de son département.

Cet équilibre ne peut cependant se réaliser que globalement et non par secteur.

Il est inévitable que l'accent mis par une région sur un secteur ait pour effet de ralentir les efforts accomplis dans les autres.

La même discipline s'imposerait à chacune des régions si elles avaient la responsabilité des activités exercées par le département des Travaux publics.

Problèmes relatifs à la régionalisation

Un commissaire pose la question de savoir s'il y a, par suite de la régionalisation et de la culturalisation, des modifications aux compétences des Travaux publics?

Quelles seraient les conséquences au niveau du budget examiné, d'éventuelles modifications de compétences?

Le Ministre fait observer que les modifications sont intervenues en exécution de la loi du 1^{er} août 1974 créant des institutions régionales à titre préparatoire, dans les compétences du département des Travaux publics.

Zij werden geregeld in de koninklijke besluiten van 2 april en 10 september 1975, van 29 januari 1976 en van 6 juli 1978.

Die wijzigingen hadden vooral betrekking op de stedenbouw, de ruimtelijke ordening, de huisvesting en de gesubsidieerde werken van de plaatselijke overheden.

Er zullen weer nieuwe veranderingen komen door de uitvoering van de Staatshervorming waarin het recente regeerakkoord voorziet.

Men mag aannemen dat de volgende bevoegdheden geregionaliseerd zullen worden :

1. De subsidies voor provinciale werken;
2. Alles wat de kerkfabrieken betreft, met uitzondering van de oorlogsschade.

Wij moeten wachten op de concrete uitvoering van het regeerakkoord om nader te kunnen bepalen welke kredietoverdrachten zullen worden uitgevoerd.

Indien er in de loop van het jaar wijziging komt in de bevoegdheidsregelen, zullen de nodige maatregelen worden getroffen om de begroting aan te passen.

Die aanpassing kan, naargelang van de beslissing van de Regering, via het aanpassingsblad geschieden of door het indienen van een bijzonder ontwerp van wet.

Een ander lid merkt op dat de regeringsverklaring bepaalt dat het tracé of de vestigingsplaats van de grote overheidsinfrastructuur tot de bevoegdheid van de gewesten behoort.

Hij vraagt hoe de betrekkingen tussen het departement en de gewesten zullen worden geregeld.

De Minister antwoordt dat de toepassingswet van artikel 107^{quater} van de Grondwet inderdaad bevoegdheden zal verlenen voor tracés en vestigingsplaatsen van de grote overheidsinfrastructuur.

De bevoegdheden zullen dan verdeeld zijn als volgt :

- Initiatief : nationaal;
- Tracé of vestiging : gewestelijk;
- Bouwvergunning : gewestelijk;
- Financiering : nationaal;
- Uitvoering : nationaal.

Er zal dus een dialoog moeten groeien tussen de nationale overheid, die oordeelt of er een behoefte bestaat waaraan voldaan moet worden (dikwijls op aanvraag van het betrokken gewest), en de gewestelijke overheid, die de ruimtelijke ordening beheert.

De Minister vindt die toestand helemaal niet catastrofaal. Slechts in zeldzame gevallen zullen het gewestelijke en het nationale belang niet samenvallen en zal het niet mogelijk zijn een oplossing te vinden.

Misschien zal dat de werkzaamheden van het departement wel enigszins verzwaren. Dit ongemak zal echter ruimschoots worden gecompenseerd door de voldoening over

Elles ont fait l'objet des arrêtés royaux des 2 avril et 10 septembre 1975, du 29 janvier 1976 et du 6 juillet 1978.

Ces modifications ont concerné particulièrement l'urbanisme, l'aménagement du territoire, le logement et les travaux subsidiés des pouvoirs locaux.

De nouvelles modifications vont intervenir en exécution de la réforme de l'Etat prévue par le récent accord gouvernemental.

On peut considérer que les compétences suivantes seront régionalisées :

1. Les subventions aux travaux provinciaux;
2. Toute la matière des fabriques d'église, à l'exception des dommages de guerre.

Il faut attendre la réalisation concrète de l'accord gouvernemental pour pouvoir préciser plus exactement les transferts qui interviendront.

Si des modifications de compétences interviennent au cours de l'année, les dispositions seront prises pour adapter le budget.

Cette adaptation pourrait se réaliser, selon l'option que prendra le Gouvernement, soit par le feuillet d'ajustement, soit par le dépôt d'un projet de loi spécial.

Un autre commissaire fait remarquer que la déclaration gouvernementale prévoit que le tracé ou l'implantation des grandes infrastructures publiques sont de la compétence des régions.

Il demande comment vont s'organiser les contacts entre le département et les régions.

Le Ministre répond que la loi d'application du 107^{quater} de la Constitution va en effet attribuer compétence aux régions en matière de tracés ou d'implantation de la grande infrastructure publique.

Nous nous trouverons dès lors à cet égard dans le schéma de compétence suivant :

- Initiative : nationale;
- Tracé ou implantation : régional;
- Permis de bâtir : régional;
- Financement : national;
- Réalisation : nationale.

On voit donc la nécessité d'un dialogue entre le pouvoir national qui estimera qu'un besoin existe et doit être satisfait (souvent d'ailleurs à la demande de la région concernée) et le pouvoir régional maître de l'aménagement du territoire.

Le Ministre n'a nullement de cette situation une vision catastrophique. Bien rares seront les cas où l'intérêt régional et l'intérêt national ne coïncideront pas et où il ne sera pas possible de trouver une solution.

Peut-être en résultera-t-il un certain alourdissement de l'action de son département. Cet inconvénient sera amplement compensé par la satisfaction de faire correspondre

het feit dat de activiteit van openbare werken in overeenstemming zal zijn met de wens van de gewestelijke overheden, die dan over hun gewettigde uitdrukkingsmiddelen zullen beschikken.

Er wordt gewezen op een aantal praktische problemen die kunnen rijzen naar aanleiding van de gewestvorming. Er wordt gevraagd wat het gevolg zal zijn van de gewestvorming voor werken die in 1979 zijn gepland.

Welke gevolgen zal de gewestvorming hebben voor wegen die door meer dan één gewest lopen ?

Wat zal er gebeuren met de studies die Openbare Werken zou hebben gemaakt voor plannen die niet meer tot de bevoegdheid van het departement zullen behoren ?

De Minister antwoordt dat de bevoegdheidsverdeling tussen zijn departement en de gewestelijke overheden meebrengt dat een vorm van samenwerking moet worden gevonden waarvoor de Minister van Openbare Werken het initiatief zal hebben te nemen.

Hij moet storingen in het verloop en onderbrekingen in het wegennet voorkomen, in het bijzonder voor wegen die zich over meer dan één gewest uitstrekken.

Het is duidelijk dat het departement van Openbare Werken aan de bevoegde overheden alle studies ter beschikking zal stellen die reeds zouden zijn uitgevoerd voor ontwerpen waarvoor het departement niet meer verantwoordelijk zal zijn.

De fysische programma's die voor 1979 zijn opgesteld en slechts richtinggevend zijn zullen, indien nodig, worden aangepast aan de eventuele bevoegdheidswijzigingen.

Het programma van prioritaire infrastructuur (PPI)

Een lid wenst te weten in hoeverre het programma van prioritaire infrastructuurwerken is aangenomen? Is de weerslag daarvan in deze begroting terug te vinden ?

Een ander lid constateert dat deze commissie de begroting voor de Openbare Werken bespreekt terwijl in de andere Kamer de Rijksmiddelenbegroting met inbegrip van het programma van prioritaire infrastructuurwerken wordt besproken. Heeft dit wel zin ?

De begroting van Openbare Werken wordt aldus in belangrijke mate afhankelijk van een programma dat niet vooraf in het Parlement werd besproken.

De Minister herinnert eraan dat het programma van prioritaire infrastructuur op 5 augustus 1978 door de Regering is goedgekeurd.

Het werd vervolgens gepubliceerd als bijlage bij de algemene toelichting bij de begroting van ontvangsten en uitgaven voor het begrotingsjaar 1979. Zoals de algemene toelichting zelf, zal dit programma van prioritaire infrastructuur niet speciaal aan het Parlement ter goedkeuring worden voorgelegd.

Men moet dit zien als een document dat het Parlement nadere aanwijzingen aan de hand zal doen over het perspectief waarin de programma's moeten worden geplaatst die de begrotingen jaarlijks bevatten.

l'activité des travaux publics avec le souhait des pouvoirs régionaux dotés de légitimes organes d'expression.

Un certain nombre de problèmes pratiques qui peuvent se présenter à la suite de la régionalisation sont soulevés. On se demande quelle serait la conséquence de la régionalisation pour les travaux planifiés en 1979.

Quelle sera la conséquence de la régionalisation sur les axes qui sont situés sur plusieurs régions ?

Que va-t-on faire des études qui auraient été entreprises par les Travaux publics pour des projets qui ne seraient plus de leur compétence ?

Le Ministre répond que la répartition des pouvoirs entre son département et les autorités régionales, telle qu'il l'a décrite en réponse à la question précédente, implique une collaboration dont le Ministre des Travaux publics aura à prendre l'initiative.

Il devra aboutir à éviter des dysfonctionnements, des discontinuités dans le réseau routier, particulièrement pour les axes situés sur plusieurs régions.

Il est évident que le département des Travaux publics mettra à la disposition des autorités compétentes toutes études qu'il aurait réalisées de projets dont la responsabilité lui échapperait.

Les programmes physiques — qui ont un caractère indicatif — élaborés pour 1979, seront adaptés, s'il échet, aux modifications de compétences qui pourraient intervenir.

Le programme d'infrastructures prioritaires (PIP)

Un commissaire demande dans quelle mesure le programme des infrastructures prioritaires a été adopté. En retrouvera-t-on l'incidence dans l'actuel budget ?

Un autre membre constate que la Commission du Sénat examine le budget des Travaux publics alors que l'autre Chambre se penche sur le budget des Voies et Moyens, y compris le programme des travaux d'infrastructures prioritaires. Cela est-il logique ?

Le budget des Travaux publics se trouve ainsi, dans une large mesure, subordonné à un programme qui n'a pas été préalablement discuté au Parlement.

Le Ministre rappelle que le programme d'infrastructures prioritaires a été approuvé par le Gouvernement le 5 août 1978.

Il a ensuite été publié en annexe de l'exposé général du budget des recettes et des dépenses pour l'année budgétaire 1979. Pas plus que l'exposé général lui-même, le programme d'infrastructures prioritaires ne fera l'objet d'une approbation parlementaire particulière.

Il faut voir en lui un document de référence qui complète l'information du Parlement sur la perspective dans laquelle s'inscrivent les programmes prévus annuellement dans les budgets.

Zulk een programma is nodig gebleken omdat het plan 1976-1980 niet geheel geschikt was en vooral omdat het niet werd aangepast.

Het programma van prioritaire infrastructuur maakt ook een programmering op langere termijn mogelijk, wat onmisbaar is voor een departement als Openbare Werken. Een jaarlijkse programmering, waartoe enkele maanden vóór het begin van de uitvoering wordt besloten, is ondoenlijk, want elke plan van enige omvang vraagt jaren studie en een aantal handelingen (onteigening, bouwvergunning), die aan de werken zelf vooraf moeten gaan.

De Minister spreekt de wens uit dat het plan 1981-1985 onder goede omstandigheden zal worden voorbereid en zonder vertraging het programma van prioritaire infrastructuur kan aflossen.

Aan de tweede spreker antwoordt de Minister dat voor de parlementaire bespreking van de begrotingen die bij het programma van prioritaire infrastructuur betrokken zijn, een volstrekt normale werkwijze wordt toegepast. Het programma van prioritaire infrastructuur is geen dwingend gegeven dat vooraf is vastgelegd. Het heeft als grondslag gediend bij de voorbereiding van het investeringsprogramma van Openbare Werken. Het is een soort referentiesysteem. Het geeft aan een ieder een overzicht van de politiek op het stuk van openbare werken en van het perspectief waarin die is opgevat.

Steeds in verband met het programma van prioritaire infrastructuur constateert een lid dat op artikel 01.08 (blz. 66) een krediet werd vastgelegd van 300 miljoen voor diverse uitgaven van het PPI zonder nadere verantwoording.

Op bladzijde 11 van de bijlage bij de « algemene toelichting » bij de Rijksmiddelenbegroting staat te lezen dat het hier kan gaan om studies inzake pijpleidingen, aquaduct en waterdistributienet te Charleroi en de inplanting van een cyclotron, maar hoe is de onderverdeling op dit ogenblik ?

Bestaat er al een preciezer detaillering ?

De Minister antwoordt dat het krediet wel degelijk bestemd is voor de financiering van de projecten die het commissielid genoemd heeft.

Op dit ogenblik heeft de Regering alleen een definitief besluit genomen over de bouw van het cyclotron in het IRE.

Volgens de eerste ramingen zou daaraan dit jaar ongeveer 160 miljoen worden besteed.

De andere projecten worden door de Regering nog onderzocht.

Groenplan

Wat zal — in het kader van de cultuurautonomie en van de regionalisering —, het statuut zijn van de diensten van het Groenplan ? De landschappen zijn immers culturele materie, terwijl natuurbehoud evenals waters en bossen behoren tot de te regionaliseren materies.

De Minister antwoordt dat de dienst voor het Groenplan over nationale kredieten beschikt voor het gewone en buitengewone onderhoud van de openbare groenzones van de Staat (nationaal).

La nécessité d'un tel programme est née de certaines inadéquations et surtout de l'absence d'adaptation du plan 1976-1980.

Le programme d'infrastructures prioritaires permet également d'allonger l'horizon de la programmation, ce qui est indispensable pour une activité de la nature de celle que mène le département des Travaux publics. Une programmation annuelle décidée quelques mois avant le début de son exécution serait irréalisable car tout projet de quelque importance nécessite des années d'études et d'actes préalables (expropriation, permis de bâtir) à l'exécution des travaux proprement dits.

Le Ministre souhaite que le plan 1981-1985 s'élabore dans de bonnes conditions et vienne relayer le programme d'infrastructures prioritaires sans retard.

Au deuxième intervenant, le Ministre répond que ce sont les mécanismes absolument normaux qui s'appliquent à la discussion parlementaire des budgets concernés par le programme d'infrastructures prioritaires. Le programme d'infrastructures prioritaires n'est pas une donnée au sens d'élément prédéterminé qui s'impose. Il a servi de base à l'élaboration du programme d'investissements des Travaux publics. Il se présente comme un système de référence. Il permet à chacun de juger globalement la politique en matière de travaux publics et d'en apercevoir les perspectives.

Toujours en ce qui concerne le programme d'infrastructures prioritaires, un membre constate que l'article 01.08 (p. 66) prévoit un crédit de 300 millions pour la rubrique « Divers » du PIP, sans justification plus précise.

A la page 11 de l'annexe à l'« exposé général » du budget des Voies et Moyens, on lit qu'il peut s'agir en l'occurrence d'études de l'implantation de pipelines, de la construction d'un aqueduc, de la rénovation du réseau de distribution d'eau de Charleroi et de l'implantation d'un cyclotron, mais comment se fait la ventilation à l'heure actuelle ?

A-t-on déjà des précisions à ce sujet ?

Le Ministre répond que le crédit inscrit est bien destiné à financer les projets cités par le commissaire.

Actuellement, seule la construction du cyclotron à l'IRE a fait l'objet d'une décision définitive du Gouvernement.

Selon les premières estimations, un montant de quelque 160 millions devrait y être consacré cette année.

Les autres projets sont toujours à l'examen au sein du Gouvernement.

Plan vert

Que sera, dans le cadre de l'autonomie culturelle et de la régionalisation, le statut des services du Plan vert ? Les paysages sont en effet matière culturelle, tandis que la préservation de la nature ainsi que les eaux et forêts font partie des matières régionalisables.

Le Ministre répond qu'actuellement, le service du Plan vert dispose de crédits nationaux pour l'entretien ordinaire et extraordinaire des espaces verts publics de l'Etat (nationaux).

Deze parken en plantsoenen behoren tot het openbaar domein van de Staat en vallen als zodanig onder de bevoegdheid van de overheid die verantwoordelijk is voor het openbaar domein van de Staat, in casu het Ministerie van Openbare Werken, en het onderhoud van die groenzones komt ten laste van de gehele Belgische gemeenschap. Zij maken deel uit van de nationale infrastructuur op dezelfde wijze als de rijkswegen en de waterwegen.

Recente aankopen van groenzones zijn ten laste van de gewestelijke begrotingen en het Groenplan treedt (als beheerder) op voor de gewestelijke overheid, aangezien het Groenplan bij koninklijk besluit (28 oktober 1960) als enige dienst bevoegd is om de openbare parken van de Staat te kunnen beheren.

Wat betreft het toekomstig statuut van het Groenplan, meent de Minister dat het beheer van de openbare groenzones van nationaal belang (vergelijkbaar met de nationale infrastructuur) in zijn departement moet blijven.

Het beheer van het openbaar domein aangekocht met gewestelijke kredieten, wordt thans verzorgd door het Groenplan, waar de taken van de ambtenaren territoriaal verdeeld zijn.

Die gewestelijke parken en plantsoenen worden thans aangekocht of opnieuw aangelegd. De uitgaven hiervoor komen dus voor rekening van de gewestelijke kredieten, behalve voor een bepaald aantal zaken (werkzaamheden die in regie worden uitgevoerd en onderhoudswerkzaamheden ter voorbereiding van de aanleg van die groenzones, die ten laste zijn van de begroting van Openbare Werken).

In antwoord op een vraag over de werken die de Dienst van het Groenplan voor 1979 heeft gepland, verstrekt de Minister de volgende ophelderingen :

Artikel 14.02 (41 miljoen)

Gewoon onderhoud van parken, squares en boomkwekerijen van het Rijk.

Er zal een bijzondere inspanning worden gedaan voor het millennium van Brussel en voor de voorbereiding van de honderdvijftigste verjaardag van de onafhankelijkheid. Deze begroting is vrij beperkt en zou voor 1980 sterk moeten worden opgetrokken.

Artikel 14.05 (28 miljoen)

Buitengewone onderhoudswerken :

1. Herstelling van een waterbekken in het park van Mariemont;
2. Reinigen van de vijver en vernieuwing van de oevers in Tervuren;
3. Verlichtingswerken in openbare parken in Brussel;
4. Opnieuw aanleggen van de omgeving van het Amerikaans paviljoen in Laken;
5. Vernieuwing van grasperken in verschillende parken;
6. Nieuwe aanleg van de koninklijke boomgaard te Laken.

Ces parcs et squares sont des domaines publics de l'Etat et relèvent comme tels de l'autorité responsable du domaine public de l'Etat, à savoir le Ministère des Travaux publics, et l'entretien de ces espaces verts incombe à la communauté belge tout entière. Ils appartiennent à l'infrastructure nationale au même titre que les routes nationales et les voies navigables.

Les acquisitions récentes d'espaces verts sont à charge des budgets régionaux et le Plan vert agit pour les pouvoirs régionaux (en tant que gestionnaire) puisque le Plan vert est, par arrêté royal, le seul service habilité à gérer les parcs publics de l'Etat (arrêté royal du 28 octobre 1960).

En ce qui concerne le statut futur du Plan vert, le Ministre estime que la gestion des espaces verts publics d'intérêt national (comparable à l'infrastructure nationale) doit être maintenue au sein de son département.

La gestion du domaine public acquis par les crédits régionaux est actuellement assurée par le Plan vert où les tâches des fonctionnaires sont réparties territorialement.

Ces parcs et squares régionaux sont actuellement en cours d'acquisition ou en cours de réaménagement. Les dépenses sont donc à charge des crédits régionaux, sauf pour quelques opérations limitées (travaux en régie et travaux d'entretien préparatoire aux aménagements qui sont à charge du budget des Travaux publics).

A une question concernant les travaux prévus par le Service du Plan Vert en 1979, le Ministre fournit les précisions suivantes :

A charge de l'article 14.02 (41 millions)

Entretien ordinaire des parcs, squares et pépinières de l'Etat.

Effort particulier à prévoir pour le millénaire de Bruxelles et préparation du cent cinquantième de l'indépendance : ce budget est relativement faible et devrait être sensiblement augmenté pour 1980.

A charge de l'article 14.05 (28 millions)

Travaux d'entretien extraordinaires :

1. Réparation d'un bassin au parc de Mariemont;
2. Curage d'étang et réfection des berges à Tervuren;
3. Travaux d'éclairage dans des parcs publics à Bruxelles;
4. Réaménagement du site du pavillon américain à Laeken;
5. Réfection de pelouses dans différents parcs;
6. Réaménagement du fruitier royal à Laeken.

Verpozings- en parkeerplaatsen langs de rijkswegen

Een lid is van oordeel dat de inrichting van zulke plaatsen langs de rijkswegen even noodzakelijk is als langs de autosnelwegen, vooral in de toeristische streken. Wat wordt er op dit gebied gedaan ?

Volgens de Minister bestaan op sommige plaatsen langs de rijkswegen reeds parkeerterreinen en rustpunten.

Er werden langs toeristische wegen, vooral in de provincie Luxemburg, terreinen ingericht die het de automobilisten moeten mogelijk maken zonder gevaar te stationeren op plaatsen die een interessant uitzicht bieden.

Elders zijn de parkeerplaatsen vooral aangebracht voor het zwaar verkeer, opdat bij het stoppen langs de kant van de weg het ander verkeer niet gehinderd zou worden.

Het dient te worden erkend dat tot nu toe geen enkele inspanning werd geleverd om die parkeerplaatsen uit te rusten met banken, tafels, toiletten enz.

Eén van de redenen waarom dergelijke uitrusting afwezig blijft, moet worden gezocht in de moeilijkheid om zulke plaatsen tegen vandalisme te beschermen.

Door de recente vooruitgang in het ontwerpen van dit materieel moet het tijdens de komende jaren nochtans mogelijk zijn dit probleem op te lossen en dus kredieten te besteden aan de inrichting van die terreinen en aan de uitbreiding van hun aantal.

Bouwvergunningen

Een lid merkt op dat door het uitblijven van bouwvergunningen verschillende werken, meer bepaald in Limburg, niet konden worden toegewezen en uitgevoerd. Hoe kan dit in de toekomst vermeden worden ?

De Minister antwoordt dat het Bestuur der Wegen, zoals elke andere openbare dienst, zich vroeger bezighield met het aanvragen van bouwvergunningen voor zijn grote nationale infrastructuurwerken.

De toepassing van artikel 48 van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en de stedenbouw werd bij beslissing van 12 augustus 1976 geëist voor de wegenwerken.

Er werd geconstateerd dat de procedure, zoals die bepaald was voor de privé-personen, praktisch niet kon gevolgd worden door de openbare besturen, hoofdzakelijk wat betreft de samenstelling van het bouwaanvraagdossier; hieruit volgde inderdaad in het begin een zekere vertraging. De procedure werd in die zin herzien dat een vereenvoudiging betracht werd en gezorgd werd voor een betere coördinatie tussen de onderscheiden betrokken administraties.

Zijn thans van toepassing :

— Het ministerieel besluit van 10 juni 1977 (*Belgisch Staatsblad* van 15 juli 1977) houdende aanwijzing van de samenstelling van het dossier voor het uitvoeren van technische werken;

— De omzendbrief nr. 24 aan de besturen van het departement van Openbare Werken d.d. 10 juni 1977.

Parkings et aires de repos le long des routes de l'Etat

Un membre estime qu'il s'indique tout autant d'aménager de tels parkings le long des routes de l'Etat que le long des autoroutes, surtout dans les régions touristiques. Que fait-on à cet égard ?

Selon le Ministre, il existe déjà à certains endroits des parkings et des aires de repos le long des routes nationales.

En effet, le long des routes à caractère touristique, notamment dans la province de Luxembourg, des zones ont été aménagées afin de permettre aux automobilistes de stationner sans danger aux endroits présentant un point de vue particulièrement intéressant.

Ailleurs, les parkings sont installés essentiellement afin de permettre aux poids lourds de s'arrêter en bordure des chaussées sans gêner la circulation.

Il faut reconnaître que jusqu'à présent, aucun effort n'a été fait pour doter ces parkings de commodités telles que bancs, tables, toilettes, etc.

Une des raisons de cette absence d'équipements doit être trouvée dans la difficulté rencontrée pour les préserver du vandalisme.

Toutefois, les progrès réalisés récemment dans la conception du matériel devraient permettre dans les années à venir de résoudre ce problème et donc de pouvoir consacrer certains crédits pour ces aménagements et la multiplication de leur nombre.

Permis de bâtir

Un membre fait observer que, faute de permis de bâtir, plusieurs travaux, plus particulièrement dans le Limbourg, n'ont pu être ni attribués ni exécutés. Quelle est la raison de ce retard ? Comment éviter que pareille situation ne se reproduise à l'avenir ?

Le Ministre répond qu'autrefois l'Administration des Routes, pas plus que tout autre service public, ne se souciait pas de demander des permis de bâtir pour ses grands travaux nationaux d'infrastructure.

L'application de l'article 48 de la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme a été rendue obligatoire pour les travaux routiers par décision du 12 août 1976.

Or, on a constaté que la procédure, telle qu'elle était prévue pour les particuliers, ne pouvait en pratique être suivie par les administrations publiques, principalement en ce qui concerne la composition du dossier de la demande de permis: au début, il s'en est suivi effectivement un certain retard. La procédure a été revue en ce sens qu'on s'est efforcé de la simplifier et qu'on a veillé à une meilleure coordination entre les différentes administrations concernées.

Sont actuellement d'application :

— L'arrêté ministériel du 10 juin 1977 (*Moniteur belge* du 15 juillet 1977) déterminant la composition du dossier de demande de permis d'exécution de travaux techniques;

— La circulaire n° 24 du 10 juin 1977, adressée aux administrations du département des Travaux publics.

Ten einde verder de vereenvoudiging in de hand te werken en met het doelodeloze termijnverlengingen te vermijden, werden ambtenaren aangewezen op het Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening met appreciatiebevoegdheid inzake de samenstelling van de dossiers.

Tenslotte werden de betrokken besturen aangezet om hun werkprogramma tijdig mede te delen aan het Bestuur van de Stedebouw ten einde een spoedig onderzoek van de bouwaanvragen in de hand te werken.

Meer bepaald voor de provincie Limburg, is het zo dat het uitblijven van bouwvergunningen vooral te wijten is aan het feit dat diende gewacht te worden op het bij koninklijk besluit vastleggen van de gewestplannen. Het gewestplan Neerpelt-Bree werd slechts bij koninklijk besluit vastgelegd op 22 maart 1978 en het gewestplan Hasselt-Genk pas in het begin van 1979.

De problematiek in verband met de autosnelweg A24 was bovendien evenmin vreemd aan de vertraging van de dossiers.

Stagiairs, bijzonder tijdelijk kader

Op de vraag van een lid betreffende het aantal stagiairs en werklozen (al of niet bijzonder tijdelijk kader) aangevraagd door het Ministerie van Openbare Werken in 1978, verstrekt de Minister volgende gegevens :

Afin de favoriser une simplification plus poussée et d'éviter d'inutiles prolongations de délais, certains fonctionnaires de l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire ont été investis d'un pouvoir d'appréciation en ce qui concerne la composition des dossiers.

Enfin, les administrations intéressées ont été invitées à communiquer leur programme de travaux en temps voulu à l'Administration de l'Urbanisme pour permettre un examen rapide des demandes de permis.

Plus particulièrement en ce qui concerne la province de Limbourg, le retard des permis de bâtir est essentiellement dû au fait qu'il a fallu attendre que les plans de secteur soient fixés par arrêté royal. Le plan de secteur Neerpelt-Bree n'a été fixé par arrêté royal que le 22 mars 1978 et celui de Hasselt-Genk seulement au début de 1979.

Les problèmes relatifs à l'autoroute A24 ne sont pas non plus étrangers au retard des dossiers.

Stagiaires, cadre spécial temporaire

En réponse à la question d'un membre qui désire connaître le nombre de stagiaires et de chômeurs recrutés en 1978 par le Ministère des Travaux publics (que ce soit ou non dans le cadre temporaire spécial), le Ministre a fourni les renseignements suivants :

	<i>Stagiairs</i> — Stagiaires			BTK- werklozen — <i>Chômeurs</i> CST	Werklozen niet BTK — <i>Chômeurs</i> non CST
	F	N	Totalen — <i>Totaux</i>		
Ministerie van Openbare Werken. — <i>Ministère des Travaux publics</i> . . .	87	103	190	370	453
Wegenfonds. — <i>Fonds des Routes</i>	41	58	99	43	—
Regie der Gebouwen. — <i>Régie des Bâtiments</i>	5	2	7	—	—
			296	413	453

B. Wegen

1. Algemene opmerkingen

Het probleem inzake het soort wegenwerken waaraan voorrang moet worden verleend, is in de Commissie ter sprake gekomen.

Zo oordeelde een lid dat de bouw op ruime schaal van autosnelwegen nu wel definitief tot het verleden behoort. Meer aandacht en de vrijgekomen middelen zouden voortaan moeten worden besteed aan de ombouw van bestaande rijkswegen tot wegen met grotere verkeersveiligheid. De gebrekkigheid en de diversiteit van de wegenstructuur is

B. Routes

1. Observations générales

Votre Commission a évoqué la question de la nature des travaux routiers auxquels priorité doit être accordée.

C'est ainsi qu'un membre a estimé qu'aujourd'hui la construction sur une large échelle des autoroutes appartient certes définitivement au passé. Il conviendrait désormais de consacrer une plus grande attention, ainsi que les moyens financiers rendus disponibles, à la transformation des routes de l'Etat existantes en routes présentant une plus grande

in belangrijke mate oorzaak van onze weinig benijdenswaardige records inzake verkeersongevallen.

Zo is er het gebrek aan eenvormigheid van de wegbreedte en van het aantal rijstroken, de ordeloze inplanting van fietspaden of de afwezigheid ervan, de gevaarlijke inplanting van nutsvoorzieningen allerlei, de afwezigheid van parkeerplaatsen voor korte verpozing, de discontinuïteit van de wegtracés en van de openbare verlichting, het niet-gestandaardiseerd zijn van wegaansluitingen, het ontbreken van voorsteerstroken, enz. Dit alles is niet van aard om een vertrouwd en goed gedragspatroon bij de weggebruikers te bevorderen.

Andere Commissieleden zijn het met deze opmerkingen eens; zij wensen dat de beschikbare middelen in nog belangrijker mate zouden worden aangewend voor de transformatie en de kwalitatieve verbetering van het bestaande wegensysteem. Het door de Minister gelanceerde beleid voor de bouw van veilige fietspaden wordt daarom goed onthaald.

De Minister van Openbare Werken is er zich bewust van dat het wegennet van de staat nog bepaalde onvolkomenheden vertoont en dat het accent moet worden gelegd op het kwalitatief aspect van de projecten.

Hij constateert met voldoening dat de bijzondere inspanning die voor de fietspaden werd geleverd, goed is onthaald. Hij wijst er op dat hij een bijzonder programma heeft ontworpen om de verkeersveiligheid en het comfort van de weggebruikers te verbeteren. Dat programma heeft het mogelijk gemaakt in twee jaar 1 miljard 800 miljoen te besteden aan de oplossing van specifieke veiligheidsproblemen die voorheen een weinig waren veronachtzaamd.

De gevolgen van dat beleid zullen zich stellig doen voelen.

In verband met het gebrek aan eenvormigheid van het wegennet, mag niet uit het oog worden verloren dat het een van de dichtste ter wereld is en dat het gelegen is in een zeer verstedelijkt gebied, hetgeen met zich mede brengt dat de normen voortdurend moeten worden aangepast aan de plaatselijke toestand en dat het gebruik ontstaat dat tijdens een korte verplaatsing verschillende soorten van wegen worden gevolgd.

De programma's inzake verlichting der wegen worden opgemaakt op grond van zeer nauwkeurige normen, waarbij onder meer rekening wordt gehouden met de verkeersdrukte en met de vastgestelde ongevallen. Deze rationele manier van werken houdt natuurlijk in dat er op bepaalde wegen onverlichte vakken voorkomen, die geleidelijk zullen worden verlicht.

Hoewel niet kan worden geloofd dat nog bepaalde kwalitatieve verbeteringen kunnen worden aangebracht aan ons wegennet, staat het tenslotte toch vast dat België op dit gebied een niveau heeft bereikt dat zeer eervol de vergelijking kan doorstaan met dat van onze nabuurlanden.

sécurité pour la circulation. Les défauts et la diversité des structures routières sont dans une mesure importante la cause de nos records peu enviables en matière d'accidents de roulage.

L'intervenant relève notamment le manque d'uniformité de la largeur des chaussées et du nombre des bandes de circulation, l'implantation désordonnée des pistes cyclables ou leur absence, l'implantation dangereuse d'équipements collectifs de toutes sortes, l'absence d'aires de repos, la discontinuité des tracés et de l'éclairage public, la non-standardisation des raccordements routiers, le manque de bandes de présélection, etc. Tout cela n'est pas de nature à favoriser un type de comportement sûr et approprié chez les usagers de la route.

D'autres commissaires abondent dans le même sens; ils souhaitent que les moyens financiers disponibles soient affectés dans une mesure plus importante encore à la transformation et à l'amélioration qualitative du réseau routier existant. Aussi la politique qu'a lancée le Ministre en matière de construction de pistes cyclables sûres est-elle bien accueillie.

Le Ministre des Travaux publics est bien conscient du fait que certaines imperfections subsistent dans le réseau routier de l'Etat et que l'accent doit être mis sur l'aspect qualitatif des projets.

Il constate avec satisfaction que l'effort particulier qui a été entrepris dans le domaine des pistes cyclables a été bien accueilli. Il rappelle qu'il a créé un programme spécial dans le but d'améliorer la sécurité de la circulation et le confort des usagers. Ce programme a permis en deux années de consacrer 1 milliard 800 millions à résoudre des problèmes spécifiques de sécurité qui avaient été quelque peu négligés précédemment.

Les effets de cette politique ne manqueront pas de se faire sentir.

En ce qui concerne le manque d'uniformité du réseau, il convient de ne pas perdre de vue que le réseau belge est un des plus denses au monde et qu'il est situé dans une région à très grande urbanisation, ce qui implique une adaptation constante des normes à la situation locale et peut en effet amener l'usage à emprunter des routes de normes différentes au cours d'un bref déplacement.

Les programmes d'éclairage des routes sont établis en fonction des normes précises, tenant compte notamment du volume de la circulation et des accidents constatés. Cette manière rationnelle de procéder implique naturellement sur certains itinéraires des discontinuités qui seront progressivement supprimées.

Enfin, s'il est indéniable que certaines améliorations qualitatives peuvent encore être apportées à notre réseau, il n'en demeure pas moins que la Belgique se situe dans ce domaine à un niveau qui peut soutenir très honorablement la comparaison avec celui des pays voisins.

« Non-aedificandi »-zones

Een lid meent te weten dat de non-aedificandi-zone langs de express- en autowegen een aantal jaren geleden bepaald was op ten minste 50 meter. Dit verbod om te bouwen blijkt inmiddels te zijn opgeheven. Vanaf welke datum? Zal de huidige reglementering worden behouden? Mede in verband met het vervoer van gevaarlijke en ontplofbare stoffen lijkt het af te raden vergunningen te verlenen voor de oprichten van nieuwe wooncomplexen vlak bij deze wegen. Ook de hinder veroorzaakt door lawaai en uitlaatgassen is een reden te meer om bedachtzaam te werk te gaan.

De Minister antwoordt dat de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen o.m. bepaalt in artikel 10 dat de Koning « voor de vrije stroken die hij bepaalt en waarvan de breedte, te rekenen van de grens van de autosnelweg, niet meer dan 30 meter mag bedragen », verordeningen kan vaststellen betreffende de bouwwerken, beplantingen, afmetingen enz. ».

Artikel één van het koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen heeft deze breedte bepaald op dertig meter aan weerszijden van de grens van het domein van de autosnelweg.

Artikel 2, eerste lid, zegt dat het verboden is in die stroken te bouwen, te herbouwen of bestaande bouwwerken te verbouwen; dit verbod geldt niet voor instandhoudings- en onderhoudswerken.

Het 2e lid van zelfde artikel vermeldt uitdrukkelijk dat het verboden is in die stroken opgerichte bouwwerken te handhaven.

Evenwel vermeldt het derde lid van zelfde artikel dat onder bepaalde, stricte voorwaarden afwijkingen kunnen toegestaan worden voorbij de tiende meter gemeten van de grens van het domein van de autosnelweg.

Het speciaal karakter van de autosnelweg maakte het bestaan van deze reglementering noodzakelijk die door het Bestuur der Wegen wordt toegepast.

Het is evenwel duidelijk dat in functie van een goede ruimtelijke ordening het Bestuur van de Stedebouw en de ruimtelijke ordening strengere normen kan hanteren.

Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW)

Een commissielid stelt de volgende vragen :

Wat is het statuut van het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw ?

Hoe wordt het Centrum gesubsidieerd en hoe is het gestructureerd ?

Hoe wordt het Centrum gecontroleerd ?

Wat zijn de betrekkingen met het departement van Openbare Werken ?

Antwoord van de Minister :

1. Het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw heeft rechtspersoonlijkheid en is ingesteld bij koninklijk besluit

Zones « non aedificandi »

Un membre croit savoir que la zone non aedificandi le long des routes express et des autoroutes était, il y a quelques années, fixée à 50 mètres au minimum. Cette interdiction de construire semble entre-temps avoir été levée. Depuis quelle date? La réglementation actuelle sera-t-elle maintenue? Compte tenu notamment du transport de substances dangereuses et explosives, il semble qu'il soit à déconseiller d'accorder des permis pour la construction de nouveaux complexes de logements aux abords immédiats de ces routes. Les nuisances causées par le bruit et les gaz d'échappement sont des raisons de plus d'agir avec circonspection.

Le Ministre répond que la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes stipule entre autres à l'article 10 que « ... le Roi peut, pour les zones de dégagement qu'il détermine et dont la largeur ne peut dépasser 30 mètres à partir de la limite de l'autoroute, arrêter des règlements concernant les constructions, plantations, clôtures, etc. ».

L'article 1^{er} de l'arrêté royal du 4 juin 1958 concernant les zones de dégagement établies le long des autoroutes détermine leur étendue sur une largeur de 30 mètres de part et d'autre de la limite du domaine de l'autoroute.

L'article 2, premier alinéa, stipule qu'« il est interdit, dans ces zones, de construire, de reconstruire ou d'apporter des changements aux constructions existantes. Cette disposition ne concerne pas les travaux de conservation et d'entretien ».

Le 2^e alinéa du même article 2 stipule qu'« il est interdit, dans ces zones, de maintenir les constructions illégalement érigées ».

Toutefois, le troisième alinéa du même article 2 prévoit qu'« au-delà du dixième mètre compté à partir de la limite du domaine de l'autoroute, des dérogations peuvent être accordées sous certaines conditions très strictes ».

Le caractère particulier de l'autoroute a rendu nécessaire l'existence de cette réglementation qui est appliquée par l'Administration des Routes.

Il est cependant évident qu'en vue d'un bon aménagement du territoire, l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire peut appliquer des normes plus sévères.

Centre de Recherches routières (CRR)

Un commissaire pose les questions suivantes :

Quel est le statut du Centre de Recherches routières ?

Comment est-il subsidié et quelle est sa structure ?

Comment est-il contrôlé ?

Quelles sont ses relations avec le département des Travaux publics ?

Réponse du Ministre :

1. Le Centre de Recherches routières, doté de la personnalité civile, a été constitué par arrêté royal du 5 mai

van 5 mei 1952 overeenkomstig de besluitwet van 30 januari 1947 houdende vaststelling van het statuut van oprichting en werking van de centra belast met de bevordering en de coördinatie van de technische vooruitgang van de verschillende takken van 's lands bedrijfsleven door het wetenschappelijk onderzoek.

2. a) De inkomsten van het Centrum bestaan uit :

1° Een enige toelage van het Ministerie van Economische Zaken en Middenstand;

2° Een jaarlijkse bijdrage, vastgesteld bij het koninklijk besluit houdende erkenning van de statuten van het Centrum, te betalen door alle ondernemingen die onder het Centrum ressorteren in verhouding tot hun belangrijkheid volgens criteria vastgesteld bij voormeld koninklijk besluit;

3° De toelagen van de openbare besturen en instellingen die daartoe bevoegd zijn;

4° De toelagen, giften en legaten van alle oorsprong en van elke aard met inachtneming van artikel 16 van de wet van 27 juni 1921 waarbij rechtspersoonlijkheid verleend wordt aan de verenigingen zonder winstoogmerk en aan de instellingen van openbaar nut;

5° Alle betalingen door het Centrum geïnd voor de bijzondere diensten of speciale opsporingen welke het verricht voor de ondernemingen die onder hem ressorteren;

6° De geldmiddelen uit octrooien die het Centrum eventueel heeft genomen of van industriële exploitaties welke als proef worden ondernomen.

De enige toelage, genoemd in 1° hierboven, bedraagt 600 000 frank en is aan het Centrum verleend bij artikel 3 van het koninklijk besluit van 5 mei 1952 (*Belgisch Staatsblad* van 18 mei 1952).

Het koninklijk besluit van 20 juli 1978 (*Belgisch Staatsblad* van 15 augustus 1978) heeft het Centrum toestemming gegeven het bedrag van de bijdrage, bedoeld in artikel 4 van het koninklijk besluit van 5 mei 1952, te verhogen.

Vanaf 1 januari 1979 is de bijdrage van de ondernemingen die onder het Centrum ressorteren, dan ook gestegen van 0,50 pct. tot 0,80 pct. van het totale bedrag van de werken uitgevoerd in de loop van het dienstjaar.

b) Artikel 4 van het statuut van het Centrum bepaalt dat de organen van het Centrum zijn : de Algemene Raad, het Bestendig Comité en de directeur.

De samenstelling en de bevoegdheden van die organen worden nader omschreven in het statuut van het OCW gevoegd bij het koninklijk besluit van 5 mei 1952 (*Belgisch Staatsblad* van 18 mei 1952).

3. De controle op het Centrum is geregeld in de artikelen 31, 32 en 35 van het statuut van het OCW.

Artikel 31. — Elk jaar in de maand maart, is het Bestendig Comité verplicht de rekeningen der ontvangsten en uitgaven van het verlopen dienstjaar voor goedkeuring aan de Algemene Raad voor te leggen.

1952, conformément aux dispositions de l'arrêté-loi du 30 janvier 1947, fixant le statut de création et de fonctionnement de centres chargés de promouvoir et de coordonner le progrès technique des diverses branches de l'économie nationale par la recherche scientifique.

2. a) Les ressources du Centre sont constituées :

1° Par un subside unique du Ministère des Affaires économiques et des Classes moyennes;

2° Par la redevance annuelle fixée par l'arrêté royal agréant les statuts du Centre, à payer par toutes les entreprises du ressort proportionnellement à leur importance, d'après les critères établis par l'arrêté royal précité;

3° Par les subsides des pouvoirs et organismes publics à ce qualifiés;

4° Par tous subsides, dons et legs de toute origine et de toute nature, moyennant observation des dispositions de l'article 16 de la loi du 27 juin 1921, accordant la personnalité civile aux associations sans but lucratif et aux établissements d'utilité publique;

5° Par tous paiements perçus par le Centre, pour les services particuliers ou recherches spéciales qu'il accomplit pour toutes entreprises du ressort;

6° Par les ressources résultant de brevets éventuellement pris par le Centre ou d'exploitations industrielles entreprises à titre d'essai.

Le subside unique dont question au 1° ci-avant s'élève à 600 000 francs et a été accordé au Centre par l'article 3 de l'arrêté royal du 5 mai 1952 (*Moniteur belge* du 18 mai 1952).

L'arrêté royal du 20 juillet 1978 (*Moniteur belge* du 15 août 1978) a autorisé le CRR à augmenter le taux de la redevance prévu à l'article 4 de l'arrêté royal du 5 mai 1952.

C'est ainsi qu'à dater du 1^{er} janvier 1979 la redevance est passée de 0,50 p.c. du montant total des travaux exécutés par les entreprises ressortissant au CRR au cours de l'exercice, à 0,80 p.c.

b) L'article 4 du statut du CRR précise que les organes du Centre sont le Conseil général, le Comité permanent et le directeur.

La composition et les attributions de ces organes sont précisées et détaillées dans le statut du CRR annexé à l'arrêté royal du 5 mai 1952 (*Moniteur belge* du 18 mai 1952).

3. Le contrôle du Centre est organisé par les articles 31, 32 et 35 du statut du CRR.

Article 31. — Chaque année, au mois de mars, le Comité permanent est tenu de soumettre à l'approbation du Conseil général les comptes de recettes et de dépenses de l'exercice écoulé.

De algemene tabel dezer rekeningen wordt gevoegd bij de dagorde gehecht aan de bijeenroepingsbrief van de Algemene Raad. De rekeningen van het Centrum worden vooraf nagezien door een college van commissarissen samengesteld uit :

1° Een revisor aangewezen door het Rekenhof;

2° Twee commissarissen aangewezen door de algemene vergadering van het Verbond der Belgische Aannemers van Wegenwerken.

Deze rekeningen worden vervolgens met het verslag van het college van commissarissen neergelegd ten maatschappelijke zetel, waar de leden van de Algemene Raad er inzage van kunnen nemen tijdens de vijftien dagen die aan de vergadering aan dewelke zij zullen voorgelegd worden, voorafgaan.

De goedkeuring van de rekeningen van het verlopen dienstjaar door de Algemene Raad geeft volledige ontlasting aan het Bestendig Comité.

Artikel 32. — Het bestendig comité is gehouden elk jaar, ten laatste in de maand december, de begroting voor het volgende dienstjaar voor goedkeuring aan de Algemene Raad voor te leggen. Dit document wordt gevoegd bij de dagorde welke bij de bijeenroepingsbrief gehecht is.

Artikel 35. — Het jaarverslag van het Centrum evenals zijn rekeningen worden medegedeeld aan de Minister van Economische Zaken en Middenstand.

4. De betrekkingen van het OCW met het departement van Openbare Werken zijn omschreven in artikel 3, 2, van het statuut van het Centrum :

Het Centrum wordt eveneens belast met het verstrekken van documentatie en voorlichting aan de onder hem ressorterende ondernemingen. Het Centrum deelt de resultaten van zijn werkzaamheden mede aan alle ondernemingen ressorterend onder de bedrijfstak wegenbouw, en aan alle openbare besturen, die het beheer der wegen onder hun bevoegdheid hebben, wanneer het vraagstuk oorspronkelijk gesteld werd door een dezer ondernemingen of een dezer besturen. Het Centrum kan nochtans, in de mate van de mogelijkheden van zijn programma, individuele ondernemingen of openbare besturen ondersteunen bij hun pogingen te hunnen eigen bate, doch tevens te hunnen laste.

Zo werkt het OCW mee aan het opstellen en verbeteren van de standaard-bestekken van het Bestuur der Wegen, aan het opstellen van het standaard-bestek voor werken aan gemeentelijke wegen (gesubsidieerde werken), aan het normaliseren van de terminologie en de nomenclatuur van de opmetingsposten van de wegenwerken.

Een commissielid vraagt hoe ver het staat met het gebruik van gips ter vervanging van zand.

De Minister antwoordt dat het gebruik van gips in de wegaanvullingen sedert meer dan een jaar wordt bestudeerd.

Er is een eerste proefaanvulling uitgevoerd in Zelzate in nauwe samenwerking met het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw.

De resultaten zijn nog niet volkomen onderzocht.

Le tableau général de ces comptes est joint à l'ordre du jour accompagnant la convocation du Conseil général. Les comptes du Centre sont révisés au préalable par un collège de commissaires composé :

1° D'un réviseur désigné par la Cour des comptes;

2° De deux commissaires désignés par l'assemblée générale de la Fédération des Entrepreneurs routiers.

Ces comptes sont déposés ensuite, avec le rapport du collège des commissaires, au siège social, à l'examen des membres du Conseil général, pendant les quinze jours précédant la réunion de l'assemblée à laquelle ils seront soumis.

L'approbation par le Conseil général des comptes de l'exercice écoulé constitue une décharge complète pour le Comité permanent.

Article 32. — Le Comité permanent est tenu de soumettre chaque année, au mois de décembre au plus tard, à l'approbation du Conseil général, le budget du prochain exercice. Ce document est joint à l'ordre du jour accompagnant la convocation.

Article 35. — Le rapport annuel du Centre ainsi que ses comptes sont communiqués au Ministre des Affaires économiques et des Classes moyennes.

4. Les relations du CRR avec le département des Travaux publics sont celles que prévoit le point 2 de l'article 3 du statut du Centre :

Le Centre est chargé également de documenter et d'informer les entreprises de son ressort. Il met le fruit de ses travaux au service de toutes les entreprises de toute la branche s'occupant de travaux routiers et des administrations publiques ayant la gestion des routes dans leurs attributions, quand le problème est posé à l'origine, par l'une de ces entreprises ou l'une de ces administrations. Toutefois, dans la mesure des possibilités de son programme, le Centre peut assister des entreprises individuelles ou des administrations publiques dans leurs efforts, à leur profit personnel, mais également à leurs frais.

C'est ainsi que le CRR collabore à l'établissement et à l'amélioration des cahiers des charges types de l'Administration des Routes, à l'élaboration du cahier des charges type relatif aux travaux de voirie communale (travaux subsidiés), à la normalisation de la terminologie et de la nomenclature des postes de mètres de travaux de voirie.

Un commissaire aimerait savoir où en est l'usage du gypse en remplacement du sable.

Le Ministre répond que l'emploi de gypse dans les remblais routiers est à l'étude depuis plus d'un an.

Un premier remblai expérimental a été réalisé à Zelzate en collaboration étroite avec le Centre de Recherches Routières.

L'analyse des résultats n'est pas encore terminée.

Men heeft echter reeds kunnen vaststellen dat het om een zeer fijn materiaal gaat dat door uitdroging aanleiding geeft tot verzakkingen. Het bevat bovendien een niet te veronachtzamen hoeveelheid fosfogips dat oplosbaar is in water en dat dus gevaarlijk zou kunnen zijn voor de stabiliteit van de aanvullingen. Tenslotte bevatten sommige gipssoorten fluor dat het grondwater kan verontreinigen.

Als dat materiaal wordt gebruikt zou men dus stellig welbepaalde voorzorgen moeten nemen.

De proefnemingen die samen met het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw zijn gedaan, moeten in elk geval worden voortgezet alvorens een definitieve conclusie kan worden getrokken.

Verplaatsingen van gas- en elektriciteitsinstallaties

Een commissielid wenst te vernemen welke houding het departement thans aanneemt met betrekking tot de kosten van verplaatsing van deze installaties.

De Minister verklaart dat het departement ten aanzien van de kosten van deze verplaatsingen de desbetreffende wetten toepast (wet van 10 maart 1925 - elektriciteit; wet van 17 januari 1938 - water + gas; wet van 13 oktober 1930 - RTT) overeenkomstig de adviezen van de Raad van State - nr. 13 600 van 21 mei 1965 en nr. 13 857 van 21 december 1965.

De toegepaste regels kunnen worden samengevat als volgt :

1. Wanneer de te verplaatsen installaties zich op *rijkswegen* bevinden, wordt het bevel tot verplaatsing door de Staat gegeven. Indien de verplaatsing verantwoord is wegens het belang van de wegen of om een andere door de wet aangegeven reden (openbare veiligheid, natuurschoon, belang van de waterlopen enz.) komt zij *voor rekening van de concessiehouder*.

In dat geval kan een toelage (koninklijk besluit van 17 juli 1970) worden verleend (65 pct. van het bedrag van de uitgave).

Indien de concessiehouder weigert de gevraagde verplaatsingen op zijn kosten uit te voeren, moet de Administratie van ambtswege maatregelen nemen en een procedure tot terugvordering inzetten bij de hoven en rechtbanken.

Gelet op het groeiend aantal weerspannige concessiehouders moest sedert 1972 de beslissing worden genomen dat degenen die, al was het maar eenmaal, hadden geweigerd hun installaties te verplaatsen na 1 september 1970, geen toelage zouden ontvangen.

2. Wanneer de te verplaatsen installaties zich op *gemeentewegen* bevinden, moet het bevel tot verplaatsing worden gegeven door de beherende gemeente. Indien de verplaatsing verantwoord is wegens het belang van de wegen of om een andere door de wet bepaalde reden (zie boven), komt zij voor rekening van de *concessiehouder*.

Indien de concessiehouder weigert een door de gemeente bevolen verplaatsing op zijn kosten uit te voeren, moet de gemeente van ambtswege maatregelen nemen en een procedure tot terugvordering inzetten bij de hoven en rechtbanken.

On a toutefois déjà pu déterminer qu'il s'agit d'un matériau très fin qui par dessiccation donne lieu à des phénomènes de retrait. De plus, il contient une quantité non négligeable de phosphogypse qui est soluble dans l'eau et qui pourrait donc avoir des conséquences dangereuses pour la stabilité des remblais. Enfin, le gypse de certaines provenances contient du fluor susceptible de polluer les nappes phréatiques.

L'utilisation de ce matériau devrait donc incontestablement s'accompagner de certaines précautions.

Il convient de toute manière de poursuivre les essais entrepris avec le Centre de Recherches Routières, avant de déposer une conclusion définitive.

Déplacements d'installations de gaz et d'électricité.

Un membre souhaite connaître l'attitude actuelle du département en ce qui concerne les frais de déplacement de ces installations.

Le Ministre précise qu'en ce qui concerne les frais de ces déplacements, le département applique les lois qui régissent la matière (loi du 10 mars 1925 - électricité; loi du 17 janvier 1938 - eau + gaz; loi du 13 octobre 1930 - RTT) conformément aux avis rendus par le Conseil d'Etat - n° 13 600 du 21 mai 1965 et n° 13 857 du 21 décembre 1965.

Les règles appliquées peuvent être résumées comme suit :

1. Lorsque les installations à déplacer se trouvent en *voirie d'Etat*, l'ordre de déplacement est donné par l'Etat. Si le déplacement est justifié par l'intérêt de la voirie ou par un autre motif légalement prévu (sécurité publique, beauté du site, intérêt des cours d'eau, etc.) il est à *charge du concessionnaire*.

Dans ce cas, un subside (arrêté royal du 17 juillet 1970) peut être octroyé (65 p.c. du montant de la dépense).

Si le concessionnaire refuse d'exécuter à ses frais les déplacements demandés, l'Administration doit recourir aux mesures d'office et entamer une procédure de récupération devant les cours et tribunaux.

Vu le nombre croissant de concessionnaires récalcitrants, il a dû être décidé depuis 1972 que ceux qui avaient refusé, ne fût-ce qu'une seule fois, de déplacer leurs installations après le 1^{er} septembre 1970, se verraient refuser l'octroi du subside.

2. Lorsque les installations à déplacer sont situées en *voirie communale*, l'ordre de déplacement doit être donné par la commune gestionnaire. Si le déplacement est justifié par l'intérêt de la voirie ou un autre motif légalement prévu (voir ci-dessus), il est à charge du *concessionnaire*.

Si le concessionnaire refuse d'exécuter à ses frais un déplacement ordonné par la commune, celle-ci doit recourir aux mesures d'office et entamer une procédure de récupération devant les cours et tribunaux.

2. Autosnelwegen

E5

Een lid vraagt wat de bestemming zal zijn van de Reyers-tunnel onder het De Meuxplein. Wordt die tunnel voltooid en zo ja, wanneer ?

De Minister antwoordt dat de voltooiingswerken van de Reyers-tunnel onder de Kortenberglaan en het Jamblinne de Meuxplein, die 120 miljoen frank kosten, begonnen zijn op 1 april 1979 en afgelopen moeten zijn op 30 juni 1980.

Die werken bestaan uit de verbreding van de flessen Kortenberg zodat er twee rijstroken naar Luik beschikbaar zijn zoals reeds het geval was, evenals een rijstrook naar het stadscentrum.

De twee rijstroken naar Luik, die buiten dienst waren voor voorbereidende werken, werden op 27 april 1979 opnieuw voor het verkeer opengesteld.

Hetzelfde lid vraagt voor welk wegvak de 3 100 miljoen frank van het investeringsprogramma van de E5 zullen bestemd zijn.

Volgens de Minister wordt ongeveer twee miljard aan de A27 besteed (Verviers-Steinbrück) en ongeveer driehonderd miljoen aan de A2 (Berthem-Leuven-Assent).

Het saldo wordt geografisch gespreid.

— *Verbinding E5-E9 te Luik*

Een lid merkt op dat de E5-E9 — verbinding te Luik reeds jaren in studie is en vraagt wanneer de beslissing zal vallen.

De Minister geeft toe dat over de E5-E9-verbinding te Luik sinds jaren wordt gediscussieerd. Bij zijn aankomst op het departement van Openbare Werken stond men natuurlijk voor dit onvoltooide werk, dat gemeenlijk de skibaan of de springplank van Guillemins wordt genoemd.

Hij heeft zich beijverd om een oplossing voor dit probleem te vinden, zonder exclusieven uit te spreken en zonder a priori enige oplossing uit te sluiten, al is die nog zo gedurfd of zo duur.

Om die reden heeft hij einde 1978 een werkgroep samengesteld uit specialisten van het Bestuur der Wegen, de NMBS en de stad Luik. Die zou in samenwerking met zijn kabinet een gedetailleerd verslag opstellen over alle oplossingen, met zowel een technische als sociaal-economische analyse daarvan.

Dat verslag is einde februari 1979 ter fine van advies aan de stad Luik gezonden.

Door de omvang en het complex karakter van het probleem is de stad nog niet gereedgekomen met de grondige bestudering van dat verslag die zij ter hand heeft genomen.

Ook werden onlangs door wijkcomités enkele varianten voorgesteld, die voor een aanvullende studie aan het Bestuur der Wegen werden voorgelegd.

2. Autoroutes

E5

Un commissaire demande quelle sera l'affectation du tunnel « Reyers » - place J. de Meux ? Est-il prévu de l'achever et quand ?

Le Ministre précise que les travaux d'achèvement du tunnel Reyers, avenue de Cortenberg, et sous la place Jamblinne de Meux pour un montant de 120 millions ont débuté le 1^{er} avril 1979 et doivent être terminés pour le 30 juin 1980.

Ils consistent en l'élargissement de la trémie Cortenberg de manière à pouvoir disposer de deux bandes de circulation vers Liège (ce qui était déjà le cas) et d'une bande vers le centre ville.

Les deux bandes de circulation vers Liège qui ont été pendant un certain temps mises hors service pour travaux préparatoires seront réouvertes à la circulation le 27 avril 1979.

Le même commissaire aimerait savoir sur quel tronçon vont être engagés les 3 milliards 100 millions du programme d'investissements de l'E5.

D'après le Ministre, environ deux milliards seront consacrés à l'A27 Verviers-Steinbrück et quelque 300 millions à l'A2 Berthem-Leuven-Assent.

Le solde est dispersé géographiquement.

— *Liaison E5-E9 à Liège*

Un commissaire fait observer que la liaison E5-E9 à Liège est à l'étude depuis des années. Il demande quand va tomber la décision.

Le Ministre admet que la liaison E5-E9 à Liège est effectivement en discussion depuis de nombreuses années. Lors de son arrivée au département des Travaux publics, il a évidemment hérité de cet ouvrage inachevé qu'on appelle communément la « piste de ski » ou le tremplin des Guillemins.

Il s'est attaché à rechercher une solution à ce problème, sans jeter aucune exclusive et sans écarter a priori aucune solution même la plus audacieuse ou la plus coûteuse.

C'est la raison pour laquelle, fin 1978, il a chargé un groupe de travail composé de spécialistes de l'Administration des Routes, de la SNCB, de la ville de Liège d'établir en collaboration avec son cabinet un rapport détaillé reprenant l'ensemble des solutions analysées tant au point de vue technique que socio-économique.

Ce rapport a été transmis pour avis à la ville de Liège à la fin du mois de février 1979.

Vu l'ampleur et la complexité du problème, la ville n'a pas encore terminé l'étude détaillée qu'elle a entreprise.

De plus, certaines variantes ont été proposées récemment par des comités de quartiers. Ces variantes ont été soumises à l'Administration des Routes pour une étude complémentaire.

Zodra de Minister in het bezit is van die studie en van het advies van de stad Luik zal een definitieve beslissing worden genomen.

E39 — Nevenbedrijf te Maasmechelen

Een lid vraagt hoe ver het staat met de vestiging van een nevenbedrijf langs de E39 te Maasmechelen. Het verkeer op deze autoweg neemt voortdurend toe, maar enige dienstverlening is er tot nog toe niet.

Volgens de Minister is het, met het oog op het verzekeren van de rendabiliteit van het nevenbedrijf te Maasmechelen, vereist dat de autosnelweg aldaar zijn normale verkeersintensiteit kent. Dit verkeersvolume kan maar bereikt worden na de in dienst stelling van de autosnelweg A2, vak Lummen-Assent-Rotselaar met daarop aansluitend de westelijke omleiding rond Leuven, waardoor de verbinding gerealiseerd wordt van de autosnelweg E39 (A2), vak Lummen-Heerlen, met de autosnelweg E5, vak Brussel-Luik, te Bertem.

De indienststelling van voornoemde secties is voorzien voor 1981, uiterlijk begin 1982. De aanbesteding met het oog op het toekennen van de concessie Maasmechelen zal plaatshebben in 1981, derwijze dat het nevenbedrijf tijdig operationeel zal zijn.

— Werking van de intercommunale E39

Een lid merkt op dat het investeringsprogramma van deze intercommunale in 1977 1 850 miljoen frank beliep. Hiervan werd evenwel slechts 1 244 miljoen frank verwezenlijkt. Dit verschil is te verklaren door een beslissing van de Minister ten gevolge waarvan 600 miljoen frank minder werd vastgelegd dan voorzien. De Minister heeft destijds beloofd dat dit bedrag het daaropvolgende jaar zou worden besteed. Dat is niet gebeurd. Ook voor 1979 is slechts 1 075 miljoen frank voorzien ofschoon de intercommunale E39 een programma van 1 600 miljoen frank heeft goedgekeurd. Wanneer zullen de beloofde 600 miljoen frank worden vastgelegd?

De Minister is het met deze opmerking eens. De kredieten van de Intercommunale E39 werden niet volledig gebruikt en er was een saldo van 600 miljoen frank in 1977.

De problematiek rond de A24 en het uitblijven van de nodige bouwvergunningen is hieraan niet vreemd geweest.

Een aantal bouwvergunningen werden inderdaad niet afgeleverd aangezien de gewestplannen Neerpelt-Bree en Hasselt-Genk eerst bij koninklijk besluit dienden vastgelegd te worden. Het heeft met name gevolgen gehad voor het vak Nederlandse grens-Overpelt van de nieuwe Noord-Zuidverbinding te Limburg, het vak Hasselt-Genk van de RW39 en andere.

Door het niet toekennen van de bouwvergunningen konden de werken uiteraard niet worden uitgevoerd.

Er werd evenwel getracht, daar waar de stand van de dossiers het mogelijk maakte, het krediet voor de wegen-

Dès que le Ministre sera en possession de cette étude et de l'avis de la ville de Liège, une décision définitive sera prise.

E39 — Installation annexe à Maasmechelen

Un membre demande où en est le projet d'établissement d'une installation annexe le long de l'autoroute E39 à Maasmechelen. Bien que le trafic sur cette autoroute ne cesse de croître, il n'y existe encore aucun service pour les automobilistes.

Le Ministre répond que pour assurer la rentabilité de l'installation annexe à Maasmechelen, il est indispensable que l'autoroute connaisse à cet endroit sa densité normale de trafic. Celle-ci ne pourra être atteinte qu'après la mise en service de l'autoroute A2, tronçon Lummen-Assent-Rotselaar et de celle du contournement ouest de Louvain, qui réalise la liaison entre l'autoroute E39 (A2), tronçon Lummen-Heerlen, et l'autoroute E5, tronçon Bruxelles-Liège, à Bertem.

La mise en service des sections précitées est prévue pour 1981, au plus tard pour le début 1982. L'adjudication en vue de l'attribution de la concession Maasmechelen interviendra en 1981, si bien que l'installation annexe sera opérationnelle en temps voulu.

— Fonctionnement de l'intercommunale E39

Un commissaire fait observer qu'en 1977 le programme d'investissement de ladite intercommunale s'élevait à 1 850 millions de francs. Le programme n'a toutefois été réalisé qu'à concurrence de 1 244 millions de francs. Cette différence s'explique par une décision ministérielle par suite de laquelle il a été investi 600 millions de francs de moins que prévu. Le Ministre avait promis à l'époque que ce montant serait utilisé l'année suivante. Cela n'a pas été le cas. Pour 1979 également, il n'a été prévu que 1 075 millions de francs seulement, bien que l'Intercommunale E39 ait approuvé un programme de 1 600 millions de francs. Quand les 600 millions promis seront-ils engagés?

Le Ministre est d'accord sur cette remarque. Les crédits de l'Intercommunale E39 n'ont pas été entièrement utilisés et il y avait, en 1977, un solde de 600 millions de francs.

Les problèmes liés à l'autoroute A24 et les retards dans l'octroi des permis de bâtir n'ont pas été étrangers à cette situation.

Un certain nombre de permis de bâtir n'ont pas été délivrés du fait que les plans de secteur Neerpelt-Bree et Hasselt-Genk devaient d'abord être fixés par arrêté royal. Cette situation a eu des conséquences, notamment, pour le tronçon frontière néerlandaise-Overpelt de la nouvelle liaison Nord-Sud au Limbourg, le tronçon Hasselt-Genk de la RN39 et d'autres encore.

En l'absence des permis de bâtir, les travaux n'ont évidemment pas pu être exécutés.

On s'est néanmoins efforcé, là où l'état des dossiers le permettait, de majorer les crédits pour l'infrastructure rou-

infrastructuur te Limburg op te drijven. Zo werd in 1978 ongeveer 200 miljoen frank meer vastgelegd dan voorzien op het programma van het Wegenfonds.

In de mate van het mogelijke zal ook in 1979 een eventueel kredietoverschot voor Limburg vastgelegd worden.

A8

Enkele leden verzetten zich tegen de aanleg van deze autosnelweg. Zij zijn van mening dat men er beter zou aan doen de bestaande weg (N8) om te vormen tot een expresweg. Dat zou overigens heel wat goedkoper uitvallen.

In verband met deze autosnelweg worden volgende vragen gesteld :

a) Is het tracé dat voor de A8 is gepland, in overeenstemming met het gewestplan ?

b) Kan de wenselijkheid van dat tracé in een technische nota worden verantwoord ?

c) Hoe wordt het plan om die autosnelweg aan te leggen ontvangen door de plaatselijke overheid en de bevolking ?

De Minister antwoordt :

a) Het tracé dat voor de A8 is gepland, ligt volledig op het grondgebied van de provincie Henegouwen. Er is gevraagd dit tracé in het gewestplan op te nemen.

b) Uit het geheel van de verschillende adviezen die werden uitgebracht, kan men besluiten dat de autowegverbinding Brussel-Doornik-Rijsel internationaal en nationaal, economisch en ook verkeerstechnisch verantwoord is.

1. Internationale noodzaak

Brussel is via autowegen rechtstreeks verbonden met alle Europese grootsteden in de buurlanden, met uitzondering van Rijsel dat nochtans een van de meest nabije is.

De geografische ligging van de « Métropole du Nord », haar sociologisch, economisch en cultureel belang maken Rijsel tot een natuurlijke verbinding tussen Brussel, Parijs en Londen.

Voorbij Rijsel wordt het gehele centrum en het westen van de departementen Nord en Pas-de-Calais verbonden met de Belgisch hoofdstad. Bovendien is de haven van Duinkerke, die nu toegankelijk is voor schepen van 500 000 ton, van primordiaal economisch belang. De Franse overheid heeft reeds herhaaldelijk gewezen op het belang van de verbinding Brussel-Rijsel, wegens de internationale rol van Brussel. De bevolking die rechtstreeks betrokken is bij de internationale rol van de autosnelweg, kan op 3 miljoen worden geschat.

2. Nationale noodzaak

Op de internationale kaart van bestaande of in uitvoering zijnde autowegen stelt men vast dat er zich ten westen van Brussel een lege sector bevindt van zowat 110 graden.

tière au Limbourg. Ainsi, en 1978, un montant d'environ 200 millions de francs a été engagé au-delà de ce qui avait été prévu au programme du Fonds des Routes.

Dans la mesure du possible, un éventuel excédent de crédits sera engagé en 1979 également pour le Limbourg.

A8

Quelques membres s'opposent à la construction de cette autoroute. Ils estiment qu'il serait préférable de transformer la route existante (N8) en route express. Cette solution serait d'ailleurs nettement moins coûteuse.

Les questions suivantes ont été posées au sujet de cette autoroute :

a) Le tracé envisagé pour l'A8 est-il conforme au plan de secteur ?

b) Peut-on justifier par une note technique son opportunité ?

c) Comment le projet de construire cette autoroute est-il ressenti par les autorités et les populations locales ?

Réponses :

a) Le tracé envisagé actuellement pour l'A8 est situé entièrement dans la province de Hainaut. Il a été demandé d'inscrire ledit tracé au plan de secteur.

b) L'ensemble des avis émis à maintes reprises déjà permet de dire que la liaison autoroutière Bruxelles-Tournai-Lille trouve sa justification sur le plan international, national, sur le plan économique et enfin en termes de trafic routier.

1. Nécessité internationale

Au point de vue des liaisons autoroutières, Bruxelles est reliée directement à toutes les métropoles européennes voisines, excepté Lille qui est une des plus proches.

Or, la situation géographique de la Métropole du Nord, son poids sociologique, économique et culturel en font le relais naturel entre Bruxelles, Paris et Londres.

Au-delà de Lille, c'est tout le centre et l'ouest du Nord-Pas-de-Calais qui sera relié à la capitale belge. En outre, au-delà de Lille, le port de Dunkerque, maintenant accessible aux bateaux de 500 000 tonnes, présente un intérêt économique de premier ordre. Les autorités françaises ont depuis insisté plus d'une fois sur l'importance que représente à leurs yeux, cette liaison Bruxelles-Lille étant donné le rôle international de Bruxelles. On peut donc estimer à quelque 3 000 000 d'habitants la population directement concernée par le rôle international de l'autoroute.

2. Nécessité nationale

Lorsqu'on en arrive à la carte du réseau autoroutier national existant ou en voie d'exécution, on constate l'existence d'un vide formant un cadran de quelque 110° à l'ouest de Bruxelles.

Aldus is westelijk Henegouwen een van de minst begunstigde gewesten van het land op het gebied van autowegen.

Een tracé Brussel-Doornik via Aat, Lessen en Leuze schijnt de meest rationele oplossing te zijn op economisch-geografisch vlak. Het zou een gebied met meer dan 200 000 inwoners doorkruisen.

Er zij opgemerkt dat de opeenvolgende autowegenprogramma's reeds voorzagen in de aanleg van de A8 als een van de eerste diagonalen die in stervorm vanuit de hoofdstad vertrekken. Daar dit programma reeds voltooid is, met uitzondering van de A8, is een bijzondere inspanning vereist om die autoweg aan te leggen.

3. Economisch belang

Het valt niet te betwisten dat de grote verkeersstromen de groei van de gewesten bevorderen en in stand houden. Tot nu toe gaan de grote verkeerswegen stelselmatig voorbij aan westelijk Henegouwen, wat zeker nadelig is voor de streek.

Westelijk Henegouwen heeft immers geen autoweg of expresweg, met uitzondering van een vak van de Waalse autoweg langs de zuidelijke grens.

Die toestand is des te nadeliger, omdat westelijk Henegouwen omringd is door gebieden die bijzonder goed zijn uitgerust en waar nu nog belangrijke investeringen plaatsvinden: het Brusselse, het Franse Noorden, het Kortrijkse en de Borinage.

Westelijk Henegouwen is aldus minder ontwikkeld dan de aangrenzende gewesten en dreigt nog verder achterop te geraken.

Een beknopte analyse van de gewestelijke economie volstaat om aan te tonen dat westelijk Henegouwen veel baat zou hebben bij moderne verkeerswegen en vooral bij een autosnelweg die de verbinding met Brussel verzekert.

a) Westelijk Henegouwen heeft 340 000 inwoners op een oppervlakte van 140 000 ha en beschikt over geen enkele moderne verbinding met Brussel;

b) Doornik is ongeveer de enige agglomeratie van meer dan 60 000 inwoners die niet door een autosnelweg rechtstreeks met de hoofdstad wordt verbonden;

c) Het industrie centrum van Leuze ondervindt hetzelfde nadeel;

d) De as Aat-Lessen, die het recht heeft om te profiteren van de economische decentralisatie van de Brusselse agglomeratie, wordt gehandicapt door de trage wegverbinding met Brussel. Ath blijft één van de arrondissementen waar het tekort aan tewerkstelling en de pendelarbeid het hoogst zijn;

e) Een uitvoerige ontleding van de gewestelijke economische toestand toont aan dat er iets moet worden ondernomen. Dat is echter onmogelijk wanneer men weet dat de investeerders de voorkeur geven aan streken die over goede verkeerswegen en over een goede verbinding met Brussel beschikken.

Le Hainaut occidental, particulièrement concerné, se signale ainsi comme une des régions les plus défavorisées du pays sur le plan autoroutier.

Un tracé Bruxelles-Tournai desservant Ath, Lessines et Leuze apparaît comme la solution la plus rationnelle sur le plan de la géographie économique, traversant de part en part un territoire peuplé de plus de 200 000 habitants.

Il est à remarquer que les programmes autoroutiers réussis prévoyaient l'A8 parmi les premières réalisations de diagonales en étoile au départ de la capitale. Ce programme étant achevé, à l'exception de l'A8, il apparaît indispensable qu'un effort particulier se fasse pour mener à bien l'exécution de cette autoroute.

3. Sur le plan économique

Il est incontestable que les grands flux de trafic sont de nature à susciter la croissance régionale et à la maintenir. Et on assiste à l'heure actuelle à un évitement systématique du Hainaut occidental par les grands axes de communication modernes, ce qui porte un préjudice certain à la région.

Le Hainaut occidental est, en effet, dépourvu d'autoroute et de route express, mis à part le tronçon de l'autoroute de Wallonie qui borde sa limite sud.

Cette situation est d'autant plus préjudiciable que le Hainaut occidental est entouré de régions particulièrement bien équipées, où des investissements importants sont encore mis en œuvre à l'heure actuelle: la région bruxelloise, le Nord français, le Courtrais et le Borinage.

Le Hainaut occidental se trouve ainsi et risque de se trouver de plus en plus dans un état de sous-développement par rapport à ses voisins.

Une analyse succincte de l'économie régionale suffit pourtant à démontrer l'opportunité pour le Hainaut occidental d'être desservi par les voies de communication modernes et spécialement d'être relié à Bruxelles par autoroute.

a) Le Hainaut occidental qui groupe 340 000 habitants sur une superficie de 140 000 hectares, ne dispose d'aucune liaison moderne avec Bruxelles;

b) Tournai est pratiquement la seule agglomération de plus de 60 000 habitants à ne pas être desservie par une autoroute la reliant directement à la capitale;

c) Le centre industriel de Leuze subit un préjudice analogue;

d) Le bi-pôle Ath-Lessines, qui est en droit de bénéficier de la décentralisation économique de l'agglomération bruxelloise, se trouve handicapé par la lenteur des relations routières avec Bruxelles. L'arrondissement d'Ath reste l'un de ceux où le sous-emploi et la navette des travailleurs sont les plus élevés;

e) L'analyse plus détaillée de la situation économique régionale, étudiée plus loin démontre qu'un effort doit être entrepris; mais celui-ci est impossible lorsqu'on sait que les investisseurs marquent leurs préférences à des régions bien pourvues en voies de communications, bien reliées à Bruxelles.

4. Verkeerstechisch belang

Het verkeer op rijksweg nr. 8 blijft toenemen.

Reeds in 1969 was er op de rijksweg 8 op Waals grondgebied een gemiddelde verkeersdichtheid van 8 000 voertuigen per dag.

Derhalve behoeft men niet meer te wijzen op de verkeersstroom op de parallelwegen. Men stelt aan de hand van die statistieken immers vast dat de verkeersdrukte groter is dan op andere wegen, waar men het nut van een autoweg in het geheel niet betwist.

Het is dus duidelijk dat de A8 dringend dient te worden aangelegd.

Bovendien trekt door het westen van Henegouwen zeer veel zwaar verkeer, onder meer voor het vervoer over de weg van bouwmaterialen, hoofdzakelijk grint en andere produkten uit de steengroeven in de omgeving van Doornik en Lessen.

In het westen van Henegouwen is er ook nog zwaar verkeer van of naar de andere industriecentra, inzonderheid Moeskroen, Aat, Leuze en Péruwelz.

Alleen al het zware verkeer in het steengroevebekken van Doornik is drukker dan in het gebied van Bergen, Namen en Brugge samen.

De aanleg van een autoweg in zuidwest-noordoostelijke richting komt dus wel degelijk tegemoet aan een behoefte. Die infrastructuur is des te noodzakelijker omdat in die richting geen waterweg loopt.

c) Alle instanties, zowel economische (SIDEHO enz.) als politieke, dringen sterk aan op de bouw van de A8.

Bij de plaatselijke bevolking is bezwaar gerezen van de kant van hen die dicht in de buurt van het gekozen tracé wonen en die dan ook een verbreding van de bestaande rijksweg 8 verkiezen boven een nieuw te ontwerpen weg.

Verbreding van die rijksweg is terecht verworpen door het MCWA (dat zou leiden tot talrijke onteigeningen van woningen, zwaardere risico's en meer vervuiling voor de bewoners die ter plaatse blijven, talrijke oversteekplaatsen op kruispunten...).

Ten einde de aanwonenden zo weinig mogelijk schade toe te brengen, zal het profiel van de A8 geringer zijn dan dat van een expresweg.

Overigens wordt er, in overleg met de betrokken landbouwers, gezorgd voor oversteekplaatsen voor het vee, landbouwwegen, aanleg van draineersystemen enz.

Tenslotte zal terzelfder tijd worden overgegaan tot ruilverkaveling ten einde de rendabiliteit van de landbouwbedrijven te handhaven.

4. Sur le plan du trafic routier

Le trafic sur la route nationale 8 ne cesse d'augmenter.

Déjà en 1969, la densité sur le seul axe route nationale 8 était en moyenne de l'ordre de 8 000 véhicules/jour en territoire wallon.

Il n'est même pas utile d'ajouter les flux d'itinéraires parallèles qui pourraient être pris en considération. On constate en effet que ces statistiques dépassent à elles seules celles enregistrées sur d'autres itinéraires, pour lesquels l'utilité d'une autoroute n'est absolument pas mise en cause.

L'urgence de l'A8 est donc incontestable.

Le Hainaut occidental est en outre l'objet d'un trafic lourd extrêmement important notamment en ce qui concerne l'acheminement par route des matériaux de construction. C'est le cas principalement du trafic de pierrailles et autres produits des carrières du Tournaisis et de Lessines.

Le Hainaut occidental est également drainé par un trafic lourd en provenance ou à destination de ses autres centres industriels, spécialement les régions de Mouscron, Ath, Leuze et Péruwelz.

A lui seul, le trafic lourd du bassin carrier du Tournaisis se situe à un niveau supérieur à celui des régions de Mons, Namur et Bruges.

La réalisation d'une infrastructure autoroutière sud-ouest nord-est répond donc à un besoin spécifique; elle est d'autant plus adéquate que cet axe n'est pas doublé par la voie d'eau.

c) La construction de l'A8 est vivement souhaitée par toutes les autorités tant économiques (SIDEHO, etc.) que politiques.

En ce qui concerne les populations locales, on constate certaines réticences de la part de riverains proches du tracé choisi qui préféreraient à la solution en site neuf, celle consistant à élargir la route nationale 8 existante.

A juste titre, cette dernière solution a été rejetée par le CMAW (nombreuses expropriations d'habitations, risques et pollutions aggravées pour celles qui restent, nombreuses traversées de carrefours...).

Néanmoins, afin de nuire le moins possible aux futurs riverains, l'A8 est prévue avec un gabarit réduit à celui d'une route express.

Par ailleurs, des passages pour bétail, chemins d'exploitations, mises au point des systèmes de drainage, etc. sont prévus en collaboration avec les agriculteurs concernés.

Enfin, simultanément, il est procédé à un remembrement de manière à préserver la rentabilité des exploitations agricoles.

Groeperingen en verenigingen die zich verzetten tegen de aanleg van de A8.

Groupe d'action A8 :

CRASEN (Aat en omgeving);

FUJA (Jonge Landbouwers);

Démocratie chrétienne (Doornik en omgeving);

Handelaarsvereniging van Aat;

Comité 75 (omstreken van Aat);

UPA (kantons Celles et Frasnes);

Arrondissementscomité van Aat van het RW;

Inter-environnement.

Deze lijst is niet limitatief.

Groeperingen en verenigingen die zich hebben uitgesproken voor de aanleg van de A8 :

De Kamer van koophandel en industrie van Doornik;

De Kamer van koophandel en industrie van Moeskroen;

De Kamer van koophandel en industrie van Geraardsbergen;

De Kamer van koophandel en industrie van « la Métropole du Nord »;

De Permanente Conferentie van de Kamers van koophandel en industrie uit het Frans-Belgische grensgebied;

De Federatie van Christelijke vakverenigingen van Aat-Lessen;

De Federatie van Christelijke vakverenigingen van Doornik;

De Federatie van Christelijke vakverenigingen van Moeskroen;

De gewestelijke FGTB-afdeling van Doornik-Aat-Lessen;

De gewestelijke FGTB-afdeling van Moeskroen;

De MOC van Aat-Lessen-Edingen;

De steden en gemeenten van westelijk Henegouwen hebben ingestemd met de oprichting van een intercommunale voor de A8;

De Waalse Economische Raad van Doornik en omgeving;

De Waalse Economische Raad van Henegouwen;

De Gewestelijke Economische Raad van Wallonië;

De « communauté urbaine » van Rijsel;

De Frans-Belgische regionale commissie (Nord, Pas-de-Calais, West-Vlaanderen, Henegouwen);

Het subregionaal tewerkstellingscomité;

Ook deze lijst is niet limitatief.

A17 — Kredietbedrag

Volgens een lid dacht de Intercommunale Vereniging voor de Autowegen in West-Vlaanderen in 1978 te kunnen be-

Groupements et associations ayant manifesté leur opposition à l'A8 :

Groupe d'action A8 :

CRASEN (Pays d'Ath);

FUJA (Jeunes Agriculteurs);

Démocratie Chrétienne (Tournaisis);

Association des commerçants d'Ath;

Comité 75 (région d'Ath)

UPA (cantons de Celles et Frasnes);

Comité d'arrondissement d'Ath du RW;

Inter-environnement.

Cette liste n'est pas limitative.

Groupements et associations ayant manifesté leur soutien à l'A8 :

La Chambre de commerce et d'industrie de Tournai;

La Chambre de commerce et d'industrie de Mouscron;

La Chambre de commerce et d'industrie de Grammont;

La Chambre de commerce et d'industrie de la Métropole du Nord;

La Conférence permanente des Chambres de commerce et d'industrie frontalière franco-belge;

La Fédération des Syndicats chrétiens d'Ath-Lessines;

La Fédération des Syndicats chrétiens de Tournai;

La Fédération des Syndicats chrétiens de Mouscron;

La régionale FGTB de Tournai-Ath-Lessines;

La régionale FGTB de Mouscron;

Le MOC d'Ath-Lessines-Enghien;

Les villes et communes du Hainaut occidental ayant donné leur adhésion à l'intercommunalisation de l'A8;

Le Conseil économique wallon du Tournaisis;

Le Conseil économique wallon du Hainaut;

Le Conseil économique régional de Wallonie;

La communauté urbaine de Lille;

La Commission régionale franco-belge (Nord, Pas-de-Calais, Flandre occidentale, Hainaut);

Le comité subrégional de l'emploi;

Comme celle des opposants, cette liste n'a pas un caractère limitatif.

A17 — Montant du crédit

D'après un membre, l'Intercommunale pour les autoroutes de Flandre occidentale avait cru pouvoir disposer en 1978

schikken over een krediet van 1,4 miljard frank; in werkelijkheid is het krediet beperkt geweest tot 1 miljard frank. Waarom ?

De Minister antwoordt dat ieder jaar aan de Intercommunales voor Autosnelwegen gevraagd wordt wat hun voorzieningen zijn voor het volgende jaar.

De kredieten voorbehouden aan deze Intercommunales kunnen uiteraard slechts toegekend worden in functie van het totale pakket van beschikbare kredieten dat aan het Departement van Openbare Werken wordt toegewezen.

Voor 1979 en 1980 werd respectievelijk 1 400 miljoen frank en 1 450 miljoen frank voorzien voor bedoelde Intercommunale, gelet op de prioriteit die gegeven werd aan de Autosnelweg A17.

A17 — Tracé Torhout-Loppem

In antwoord op een vraag van hetzelfde lid antwoordt de Minister dat het tracé Torhout-Loppem van de A17 autosnelweg op 26 februari 1979 aan het Ministerieel Comité voor Vlaamse Aangelegenheden werd voorgelegd en dat volgend advies werd uitgebracht :

1. Voor het gedeelte van het tracé van de E5 autosnelweg tot de noordelijke grens van het op het gewestplan voorziene natuurgebied, dient het tracé samen te vallen met de grens van het agrarisch en het landschappelijk waardevol gebied.

2. Doorheen voormeld natuurgebied zal het tracé onmiddellijk naast de bestaande Rijselstraat voorzien worden.

3. Voor het gedeelte van het tracé ten zuiden van het natuurgebied wordt instemming gegeven met het voorstel Openbare Werken.

Bij een letterlijke toepassing van bovenvermeld advies dienen evenwel van een vijftal landbouwbedrijven de gebouwen onteigend te worden.

Ten einde een tracé te bepalen dat zo weinig mogelijk schade aanricht aan de landbouwbedrijven en dat terzelfder tijd zoveel mogelijk rekening houdt met het bovenvermeld advies van het MCVA, is momenteel een studie bezig.

Dit nieuwe tracé zal dan opnieuw voorgelegd worden aan het MCVA, zodat het niet mogelijk is thans te zeggen wanneer dit tracé definitief zal goedgekeurd worden.

3. Andere wegen

— *Verbinding Pecq-Armentières*

Een lid vraagt hoe ver het staat met de verbinding Pacq-Armentières.

In zijn antwoord wijst de Minister erop dat een onderscheid dient te worden gemaakt tussen de vakken die respectievelijk ten oosten en ten westen van Menen liggen.

Het oostelijk vak van deze verbinding droeg de goedkeuring van alle betrokken partijen weg.

d'un crédit de 1,4 milliard de francs; en fait, le crédit a été limité à 1 milliard de francs. Pourquoi ?

Le Ministre répond qu'il est demandé chaque année aux Intercommunales d'autoroutes de communiquer leurs prévisions pour l'année suivante.

Les crédits réservés à ces Intercommunales ne peuvent évidemment être octroyés qu'en fonction de l'ensemble des crédits mis à la disposition du Département des Travaux publics.

Pour 1979 et 1980, il a été prévu respectivement 1 400 millions de francs et 1 450 millions de francs pour l'Intercommunale en question, vu la priorité donnée à l'autoroute A17.

A17 — Tracé Torhout-Loppem

Répondant à une question du même membre, le Ministre signale que le tracé Torhout-Loppem de l'autoroute A17 a été soumis le 26 février 1979 au Comité ministériel des Affaires flamandes (CMAF) et que celui-ci a émis l'avis suivant :

1. En ce qui concerne la partie du tracé de l'autoroute E5 qui va jusqu'à la limite nord de la réserve naturelle prévue par le plan de secteur, le tracé doit coïncider avec la limite de la zone agricole et de la zone rurale, riche en sites.

2. Pour la partie qui traverse la réserve naturelle précitée, le tracé sera prévu en bordure immédiate de l'actuelle Rijselstraat.

3. Pour la partie du tracé qui se trouve au sud de la réserve naturelle, la proposition des Travaux publics est acceptée.

En cas d'application littérale de l'avis, il y aurait toutefois lieu d'exproprier les bâtisses d'environ cinq entreprises agricoles.

Une étude est en cours afin de déterminer un tracé qui porte le moins de préjudice possible aux entreprises agricoles et qui, en même temps, tienne compte au maximum dudit avis du CMAF.

Ce nouveau tracé sera ensuite soumis lui aussi au CMAF, de sorte qu'il n'est pas encore possible à l'heure actuelle de dire quand il sera définitivement approuvé.

3. Autres routes

— *Liaison Pecq-Armentières*

Un membre demande où en est le projet de liaison Pecq-Armentières.

Dans sa réponse, le Ministre signale qu'il convient de faire une distinction entre les tronçons qui sont situés respectivement à l'est et à l'ouest de Menin.

Le tronçon oriental de cette liaison a été approuvé par toutes les parties concernées.

Het vertrekt van de autosnelweg A17 (Doornik-Brugge) te Dottenijs, gaat door Moeskroen, kruist de autosnelweg E3 (Rijsel-Gent), loopt om Menen heen lange de oostelijke kant; daarna vindt het aansluiting bij de autosnelweg A19 ter hoogte van het kruispunt van de RW63. Vanaf deze plaats volgt de verbinding de autosnelweg over een nog onbepaalde afstand.

Wat het westelijk deel van de RW746 betreft, is het nog niet mogelijk geweest een gunstig advies te verkrijgen van de Vlaamse en Franstalige gemeenten over een wel afgebakend tracé.

Ingevolge een overlegvergadering die in oktober 1978 plaatsvond, werd een nieuw ontwerp ter studie voorgelegd; het kenmerk ervan is dat het de doorgang van de weg in de driehoek Wervik-Geluwe-Kruiseke vermijdt en de bestaande autosnelweg A19 zo veel mogelijk gebruikt.

Op een verzoeningsvergadering die voor midden mei is gepland, zal dit ontwerp op grondige wijze worden onderzocht.

Toegangswegen tot de Karel de Groteweg

Een commissielid wenst de vooruitzichten te kennen in verband met de toegangswegen tot de Karel de Groteviaduct in de streek van Dinant. Zullen die toegangswegen tegelijk voltooid zijn met de viaduct zelf?

De Minister verklaart dat het einde van de contractuele termijn voor de uitvoering van de Karel de Groteviaduct voor het ogenblik vastgesteld is op 30 november 1981.

Volgens het programma van het Wegenfonds is de aanbesteding van de ring om Dinant, die de viaduct bruikbaar moet maken, gepland voor 1980. De werken worden op 450 miljoen geraamd.

Gelet op de tijd die het Bestuur nodig heeft om de veriste terreinnemingen te verrichten en op de termijn van uitvoering, mag redelijkerwijze worden aangenomen dat de Karel de Groteviaduct in gebruik zal kunnen worden genomen in het eerste halfjaar van 1982.

Deinze (aanleg grote Ring) — Onderzoek alternatief voorstel — Prioriteit voor verbinding Tielt-Deinze-Bachte Maria Leerne-Drongen (E5)

In antwoord op vragen hierover deelt de Minister mede dat de westelijke en noordelijke omleiding (RW66-verbinding) te Deinze zijn opgenomen op het gewestplan.

De grondslag voor het plannen van zowel de verbinding langs de RW66, als de grote ring te Deinze werd door sommigen naar voor gebracht omdat volgens hen de verbinding van Roeselaer-Tielt, zowel naar de autosnelweg E5 (te Drongen) als naar de autosnelweg E3 (te Nazareth) zeer belangrijk en noodzakelijk was.

Vooraleer echter een definitieve beslissing te nemen, heeft de Minister de diensten van het Departement opdracht gegeven een grondige studie te maken van beide verbindingen.

Il part de l'autoroute A17 (Tournai-Bruges) à Dottignies, traverse Mouscron, croise l'autoroute E3 (Lille-Gand), contourne Menin par l'est; il rejoint ensuite l'autoroute A19 à hauteur du carrefour avec la RN63. A partir de là, la liaison suit l'autoroute sur une distance encore indéterminée.

Pour la partie ouest de la RN746, il n'a pas encore été possible d'obtenir un avis favorable des communes flamandes et francophones sur un tracé bien précis.

A la suite d'une réunion de concertation qui a eu lieu en octobre 1978, un nouveau projet a été mis à l'étude; il se caractérise par le fait qu'il évite de faire passer la route dans le triangle Wervik-Geluwe-Kruiseke et utilise autant que possible l'actuelle autoroute A19.

Ce projet sera examiné d'une manière approfondie lors d'une réunion de conciliation prévue pour la mi-mai.

Chemins d'accès à la route Charlemagne

Un commissaire aimerait connaître les prévisions en ce qui concerne les chemins d'accès, dans la région de Dinant, au viaduc Charlemagne. Les chemins d'accès seront-ils achevés simultanément au viaduc lui-même?

Le Ministre déclare que la fin du délai contractuel de la réalisation du viaduc Charlemagne est fixée actuellement au 30 novembre 1981.

Selon le programme du Fonds des routes, la mise en adjudication de l'achèvement du contournement de Dinant qui doit permettre l'utilisation du viaduc, est prévu en 1980. Les travaux sont estimés à 450 millions.

En tenant compte du délai requis pour la mise à la disposition de l'Administration des emprises nécessaires aux travaux et du délai d'exécution de ceux-ci, il est raisonnable de penser que le viaduc Charlemagne deviendra opérationnel dans le courant du premier semestre de 1982.

Deinze (construction du grand ring) — Examen d'une proposition de rechange — Priorité de la liaison Tielt-Deinze-Bachte Maria Leerne-Tronchiennes (E5)

Répondant à des questions posées sur ces points, le Ministre communique que le contournement est et nord de Deinze (liaison RN66) est repris dans le plan de secteur.

Si l'idée de prévoir à la fois une liaison par la RN66 et le grand ring à Deinze a été émise par certains, c'est parce qu'ils estimaient qu'il était très important, voire même nécessaire, que la liaison Roulers-Tielt soit assurée aussi bien vers l'autoroute E5 (à Tronchiennes) que vers l'autoroute E3 (à Nazareth).

Toutefois, avant de prendre une décision définitive, le Ministre a chargé les services de son Département d'effectuer une étude approfondie des deux liaisons.

— *Industrieweg linkeroever kanaal Gent-Terneuzen*

Een lid merkt op dat er in het programma 1979 geen krediet is opgenomen voor deze industrieweg. Hij vraagt wanneer de werken aan deze weg worden voortgezet en wat de stand van de onteigeningen is.

De Minister antwoordt dat op het voorontwerpprogramma Wegenfonds 1980 kredieten voorzien zijn voor de aanleg van het overblijvend vak van de RW726 tussen de Riemesteenweg en de RW617 Antwerpen-Zee kust. De daartoe nodige onteigeningen zijn praktisch voltooid.

— *Gent — Afwerking kleine ring — Verbinding Gent/Dampoort met de Kennedylaan*

Planning der werken en kostenraming

In zijn antwoord op vragen hierover, verklaart de Minister dat in de door hemzelf en door de raad van beheer van de Intercommunale Vereniging van de autoweg E3 goedgekeurde begroting voor investeringen tijdens de jaren 1979 tot 1983, het zogenaamde vijfjarenplan, voor de uitvoering van de kleine ring van Gent (de N720) volgende kredieten voorzien waren :

In 1979 : 50 miljoen frank voor de eerste fase (brug voor houtkaai — wegen rond zwaai kom — brug naast spoorwegbrug);

In 1980 : 200 miljoen frank Kasteellaandok;

In 1982 : 250 miljoen frank overbrugging achterdok en aansluiting op Afrikalaan;

In 1983 : 350 miljoen frank het complex aan de Hoge Weg en de verbinding tot aan de overbrugging van de Motorstraat;

In 1983 : 100 miljoen frank aansluiting Kennedylaan — omlegging van de Singel.

Het voorontwerp van de studie Kasteellaandok werd in 1978 voltooid en in mei voorgelegd voor goedkeuring aan de stad Gent en de Minister van Openbare Werken.

Door de « Stuurgroep » van de stad Gent werd dit ontwerp niet aanvaard, zodat de goedkeuring van de stad Gent uitblijft.

Om de kredieten voorzien voor de kleine ring in 1979 niet te verliezen besliste de raad van beheer op 28 april 1979 deze bedragen aan te wenden voor het noordelijk vak van de grote ring van Gent.

De studie van het definitief ontwerp van het vak Kasteellaandok werd ondertussen geschorst in afwachting dat een overeenkomst over de aan te nemen oplossing aldaar tussen de betrokken instanties kan worden bereikt.

— *Route industrielle entre Anvers-rive gauche et le canal Gand-Terneuzen*

Un membre fait observer qu'aucun crédit n'a été prévu pour cette route industrielle dans le programme pour 1979. Il demande quand seront poursuivis les travaux de cette route et où en sont les expropriations.

Le Ministre répond que l'avant-projet de programme du Fonds des Routes pour 1980 prévoit des crédits en vue de la construction du dernier tronçon de la RN726 entre le Riemesteenweg en la RN617 Anvers-Littoral. Quant aux expropriations nécessaires, elles sont pratiquement terminées.

— *Gand — Achèvement du petit ring — Liaison Gand/Dampoort avec la Kennedylaan*

Planification des travaux et estimation des coûts

Répondant à des questions à ce sujet, le Ministre déclare que le budget des investissements 1979-1983, appelé plan quinquennal, qui avait été approuvé par lui-même et par le conseil d'administration de l'Intercommunale pour l'autoroute E3, prévoyait, pour les travaux du petit ring de Gand (la N720), les crédits suivants :

En 1979 : 50 millions de francs pour la première phase (pont devant le quai au bois — voirie autour du bassin de virage — pont à côté du pont du chemin de fer);

En 1980 : 200 millions de francs pour le tronçon du bassin dit « Kasteellaandok »;

En 1982 : 250 millions de francs pour le viaduc sur le dock arrière et le raccordement à l'Afrikalaan;

En 1983 : 350 millions de francs pour le complexe à la Hoge Weg et la liaison jusqu'au pont sur la Motorstraat;

En 1983 : 100 millions de francs pour le raccordement à la Kennedylaan — déviation du Singel.

L'avant-projet de l'étude concernant le tronçon du « Kasteellaandok » a été terminé en 1978 et a été soumis en mai pour approbation à la ville de Gand et au Ministre des Travaux publics.

Le groupe directeur de la ville de Gand n'a pas adopté ce projet, si bien que l'accord de la ville de Gand se fait attendre.

Pour ne pas perdre les crédits prévus pour le petit ring en 1979, le conseil d'administration a décidé, le 28 avril 1979, d'utiliser ces montants pour la partie nord du grand ring de Gand.

L'étude du projet définitif du tronçon « Kasteellaandok » a entre-temps été suspendue en attendant que les parties concernées puissent aboutir à un accord au sujet de la solution à adopter à cet endroit.

— *Boom - Tunnel onder de Rupel en het Zeevaarkanaal*

In verband met deze werken worden volgende vragen gesteld :

- Wat is de huidige stand van de werken ?
- Wat zijn de voorziene bedragen ?
- Wat is de timing ?
- Hoeveel zal de uiteindelijke kostprijs bedragen ?

In zijn antwoord op deze vragen deelt de Minister het volgende mede :

Op dit ogenblik is de stand van de werken als volgt :

- Het *in situ* gedeelte van de tunnel, d.w.z. het gedeelte gelegen tussen het Zeekanaal en de Rupel, is gebouwd;
- In het Zeekanaal is het zinken van het aldaar voorziene, enige element voltooid;
- Wat betreft het zinken van de twee voorziene elementen in de Rupel, dient gesignaleerd dat deze operaties afhankelijk zijn van het bestrijden van een welvorming, die opgetreden is in het *in situ* gebouwde tunnelgedeelte. Er mag evenwel verwacht worden dat bedoelde welvorming eerlang volledig zal geneutraliseerd zijn.

Met betrekking tot de kostprijs van de tunnel volgt hieronder een overzicht van de tot nu toe bekende bedragen :

- Het oorspronkelijk bedrag van de tunnel beliep 1 624 517 050 frank, inclusief BTW;
- Het totaal van de verrekeningen bedraagt thans 388 795 666 frank;
- De thans uitbetaalde herzieningen ingevolge schommeling van de lonen en materiaalprijzen bedragen 276 598 887 frank.

— Wat de bedragen van de schadevergoeding betreft zijn tot nu toe volgende sommen vastgesteld :

Eerste claim (wegens de aanwezigheid van zwerfstenen in de ondergrond).

Eerste deel-overeenkomst : 298 340 282 frank;

Tweede deel-overeenkomst : 425 201 362 frank;

Derde deel-overeenkomst : 107 815 988 frank.

Wat dit laatste bedrag betreft, valt aan te stippen dat er nog een financieel onderzoek werd ingesteld ingevolge een tussenkomst van het Rekenhof. De uitslag hiervan is nog niet bekend.

Tweede claim (welvorming).

De procedure in verband met het onderzoek van de juridische gegrondheid van deze klacht van de aannemer is ingezet.

De verantwoordelijkheden zijn nog niet vastgelegd.

Er werd ter zake nog geen bedrag becijferd; evenmin werd door de aannemer hiervoor reeds een bedrag vooropgesteld.

— *Boom - Tunnel sous le Rupel et le canal maritime*

Ces travaux font l'objet des questions suivantes :

- Quel est l'état actuel des travaux ?
- Quels sont les montants prévus ?
- Comment se présente le calendrier des travaux ?
- A combien s'élèvera le coût final ?

Dans sa réponse, le Ministre fournit les éléments suivants :

L'état actuel des travaux se présente comme suit :

- La partie *in situ* du tunnel, c'est-à-dire la partie située entre le canal maritime et le Rupel, est construite;
- Dans le canal maritime, l'immersion du seul élément qui y est prévu est terminée;
- En ce qui concerne l'immersion des deux éléments prévus dans le Rupel, il convient de signaler que les opérations en question dépendent de l'élimination d'une source qui s'est formée dans la partie du tunnel construite *in situ*. On peut néanmoins s'attendre à ce que la source soit bientôt entièrement neutralisée.

Pour ce qui est du coût du tunnel, voici un aperçu des montants connus jusqu'ici :

- Le coût initialement prévu pour le tunnel s'élevait à 1 624 517 050 francs, TVA incluse;
- Le total des ajustements s'élève actuellement à 388 795 666 francs;
- Les suppléments actuellement payés par suite de la hausse des salaires et des prix des matériaux s'élèvent à 276 598 887 francs.

— Au chapitre des indemnités, on relève jusqu'ici les montants suivants :

Première demande (du fait de la présence de roches erratiques dans le sous-sol).

Premier accord partiel : 298 340 282 francs;

Deuxième accord partiel : 425 201 362 francs;

Troisième accord partiel : 107 815 988 francs.

En ce qui concerne ce dernier montant, il convient de noter qu'une enquête financière a été entamée à la suite d'une intervention de la Cour des comptes. Les résultats de cette enquête ne sont pas encore connus.

Deuxième demande (formation d'une source).

La procédure devant permettre d'établir le fondement juridique de la plainte de l'entrepreneur a été engagée.

Les responsabilités n'ont pas encore été établies.

Aucune estimation chiffrée n'a encore été faite jusqu'ici; l'entrepreneur n'a, lui non plus, avancé aucun montant à ce sujet.

Afgezien van bovenstaande bedragen, in totaal 3 121 269 265 frank is het voor de diensten van het departement niet mogelijk nu reeds een raming te geven van de uiteindelijke kostprijs der werken. Dienaangaande blijven er inderdaad nog te veel onbekenden, zoals o.m. de toekomstige herzieningen wegens schommeling van de lonen en materiaal-prijzen, de eventuele schadevergoeding ingevolge de tweede claim van de aannemer (welvorming), mogelijke aanpassingswerken enz.

Voor de opgelopen vertraging in de werken zijn er twee belangrijke oorzaken; de eerste is te vinden in de aanwezigheid van zwerfstenen in de ondergrond. Deze omstandigheid werd door een expertenteam, aangesteld door het gerecht, als een onvoorzienbaar feit gekarakteriseerd.

Een tweede oorzaak is het ontstaan, einde 1977, van de hiervoor reeds aangehaalde welvorming in het noordelijk einde van de *in situ* gebouwde tunnel.

Als einddatum der werken mag het voorjaar van 1981 vooropgesteld worden.

— Boom - Halfopen tunnel

Een lid wijst op het belang van deze werken voor de ontsluiting van industriegebieden in de omgeving van Boom.

Hij vraagt wanneer de werken voor deze tunnel zullen worden aanbesteed, welke overbruggingen (+ dwarsprofiel) er voorzien zijn en hoe lang de werken zullen duren.

De Minister verstrekt hierop het volgende antwoord :

De aanbesteding van deze werken is voorzien in oktober 1979. Duurtijd van de werken 4 jaar.

Er zijn 5 overbruggingen voorzien ter plaatse van de lokale straten :

- 1° Over de Beukenlaan;
- 2° Over de Overwinningstraat;
- 3° Over de Kunstlaan;
- 4° Over de Kerselaarlaan;
- 5° 's Herenbaan.

Het dwarsprofiel van al deze kunstwerken bestaat uit 2 rijstroken met aan weerskanten een fietspad van 1,5 m en een voetpad van 1,5 m.

Weg Mechelen-Sint-Niklaas — Omleiding van Willebroek

Aan een lid, dat de timing wenst te kennen voor de werken aan deze weg op het grondgebied van Willebroek deelt de Minister het volgende mede :

1. Voor 1979 is 100 miljoen frank voorzien voor het bouwen van

- De brug over de Schaafstraat te Breendonk;
- De brug over de RW177 + aansluitingscomplex met inbegrip van de zijrijwegen;
- De brug over de Breendonkstraat te Willebroek.

A part les montants précités, soit au total 3 121 269 265 francs, il n'est pas encore possible, pour les services du département, de donner une estimation du coût final des travaux. Beaucoup d'inconnues subsistent en effet, comme par exemple les futurs ajustements par suite de la hausse des salaires et des prix des matériaux, les indemnités éventuelles au titre de la deuxième réclamation de l'entrepreneur (formation d'une source), les travaux d'adaptation éventuellement nécessaires, etc.).

Le retard enregistré dans les travaux est dû à deux causes majeures. La première est la présence de roches erratiques dans le sous-sol. Un groupe d'experts, désigné par le tribunal, a affirmé qu'il s'agissait en l'occurrence d'un incident imprévisible.

Une deuxième cause est l'apparition, fin 1977, de la source, dont il a déjà été question ci-dessus, à l'extrémité nord du tunnel construit *in situ*.

Comme date pour la fin des travaux, on peut avancer la période du printemps 1981.

— Boom - Tunnel semi-couvert

Un membre souligne l'importance de ces travaux pour la création de zones industrielles dans les environs de Boom.

Il demande quand ils seront mis en adjudication, quels points de passage (+ profil transversal) sont prévus et combien de temps dureront les travaux.

Le Ministre donne la réponse suivante :

La mise en adjudication des travaux est prévue pour octobre 1979. Les travaux dureront 4 ans.

Cinq points de passage sont prévus à l'intersection des rues locales suivantes :

- 1° Beukenlaan;
- 2° Overwinningstraat;
- 3° Kunstlaan;
- 4° Kerselaarlaan;
- 5° 's Herenbaan.

Le profil transversal de tous ces ouvrages d'art comprend 2 bandes de circulation et, de part et d'autre, une piste cyclable de 1,5 m et un trottoir de 1,5 m.

Route Malines-Saint-Nicolas — Contournement de Willebroek

Un membre aimerait connaître le calendrier des travaux de cette route sur le territoire de Willebroek; le Ministre lui communique ce qui suit :

1. Pour 1979, 100 millions de francs sont prévus pour la construction

- De pont enjambant la Schaafstraat à Breendonk;
- Du pont enjambant la RN177 + complexe de jonction, y compris les voies latérales;
- Du pont enjambant la Breendonkstraat à Willebroek.

2. Voor 1980 is 100 miljoen frank voorzien voor

— De voetgangersbrug over het spoor;

— De brug over de Zenne;

— Het vak (grondwerken en verhardingen) RW 175 Breendonk-Temse tot de Blaasveldstraat, waar een gelijkvloerse kruising voorzien wordt.

Op de begroting 1980 worden tevens de nodige kredieten voorzien op de begroting van de NV Zeekanaal- en Kanaalinrichtingen voor de brug over het Zeekanaal. Deze werken zullen reeds in het 4^e kwartaal van 1979 worden aanbesteed.

3. Voor 1981 is 100 miljoen frank voorzien voor de spoorwegbrug over de lijn Terneuzen-Mechelen en het vak (grondwerken en verhardingen) vanaf de Blaasveldstraat tot de steenweg Heffen-Leest, ter hoogte van Heffenhof.

4. Voor 1982 tenslotte is eveneens 100 miljoen frank voorzien voor het vak Heffenhof (steenweg Heffen-Leest) tot de brug van de Leuvensevaart.

Zodoende kan gesteld worden dat het vak RW175 - Blaasveldstraat, d.w.z. de eigenlijke omleiding van Willebroek in dienst wordt gesteld in 1982.

De expressweg Mechelen-Willebroek zal over zijn volledige lengte in gebruik kunnen worden genomen in 1984.

— *Grote ring rond Antwerpen*

Een lid vraagt wat de plannen zijn in verband met deze ring.

De Minister deelt in dit verband het volgende mede :

Op het bij koninklijk besluit dd. 11 november 1978 vastgelegde gewestplan St.-Niklaas-Lokeren is het tracé voor de grote ring te Antwerpen opgenomen tot aan de autosnelweg E3.

Voor wat betreft het gedeelte ten oosten van Antwerpen dient gewacht op het bij koninklijk besluit vastleggen van het gewestplan Antwerpen. Het is duidelijk dat voor het opmaken van een planning dan ook dient gewacht op het desbetreffend koninklijk besluit.

Voor de Liefkenshoektunnel, die het belangrijkste kunstwerk is in de grote ring, is op de begroting van 1979 een bedrag voorzien van 377 miljoen.

De totale raming bedraagt 11 000 miljoen, waarvan 7 500 miljoen ten laste van Openbare Werken en 3 500 miljoen ten laste van NMBS en het is duidelijk dat in de volgende jaren de nodige bedragen voor de voltooiing van het kunstwerk zullen voorzien worden.

De uitvoeringstermijn van de Liefkenshoektunnel bedraagt zeven jaar.

Verbinding met de E5 te Liedekerke

Een lid vraagt hoe ver het staat met de verlenging van de Pamelstraat te Liedekerke tot aan de E5. Wat zijn de resultaten van de uitgevoerde verkeerstelling ?

2. Pour 1980, 100 millions de francs sont prévus pour

— La passerelle au-dessus du chemin de fer;

— Le pont sur la Senne;

— Le tronçon (terrassements et revêtements) entre la RN175 Breendonk-Tamise et la Blaasveldstraat, où un croisement à niveau est prévu.

Le budget 1980 prévoira également les crédits à affecter au budget de la « NV Zeekanaal- en Kanaalinrichtingen » pour le pont au-dessus du canal maritime. L'adjudication de ces travaux interviendra déjà au cours du 4^e trimestre de 1979.

3. Pour 1981, 100 millions de francs sont prévus pour le pont au-dessus de la ligne de chemin de fer Terneuzen-Malines et le tronçon (terrassements et revêtements) qui va de la Blaasveldstraat jusqu'à la chaussée Heffen-Leest, à hauteur du Heffenhof.

4. Pour 1982 enfin, 100 millions de francs sont encore prévus pour le tronçon Heffenhof (chaussée Heffen-Leest) jusqu'au pont de la Leuvensevaart.

On peut donc admettre que le tronçon RN175 — Blaasveldstraat, c'est-à-dire le contournement proprement dit de Willebroek, sera mis en service en 1982.

La route express Malines-Willebroek pourra être mise en service sur toute sa longueur en 1984.

— *Grand ring d'Anvers*

Un membre demande quels sont les projets en ce qui concerne ce ring.

Le Ministre communique à ce sujet les éléments suivants :

Le plan de secteur St-Nicolas-Lokeren, fixé par arrêté royal du 11 novembre 1978, reprend le tracé du grand ring d'Anvers jusqu'à l'autoroute E3.

Pour ce qui concerne la partie à l'est d'Anvers, il y a lieu d'attendre que le plan de secteur d'Anvers soit fixé par arrêté royal. Il est évident qu'aucune planification ne peut être faite tant que cet arrêté royal n'a pas été pris.

Pour le tunnel du Liefkenshoek, qui constitue le principal ouvrage d'art du grand ring, le budget 1979 prévoit un montant de 377 millions.

L'estimation totale s'élève à 11 000 millions, dont 7 500 millions à charge des Travaux publics et 3 500 millions à charge de la SNCB et il est évident que les montants nécessaires seront prévus les années suivantes pour permettre l'achèvement de l'ouvrage d'art.

Le délai d'exécution du tunnel du Liefkenshoek est de sept ans.

Liaison avec l'autoroute E5 à Liedekerke

Un membre demande où en est le projet de prolongation de la Pamelstraat à Liedekerke jusqu'à l'autoroute E5. Quels sont les résultats du comptage de trafic qui a été opéré ?

De Minister zegt dat het Bestuur der Wegen in de maand juni van 1978 een verkeersonderzoek naar herkomst en bestemming heeft verricht in de streek Asse-Ternat-Liedekerke-Aalst-Denderleeuw-Hekelgem-Roosdaal.

De conclusies van dit onderzoek zijn nog niet beschikbaar, maar kunnen binnen afzienbare tijd worden verwacht.

In functie van de resultaten van dit verkeersonderzoek zal een beslissing genomen worden over de uitbouw van de verkeersinfrastructuur in bovenvermelde streek, meer in het bijzonder wat de eventuele aanleg van een nieuwe verkeerswisselaar met de E5-autosnelweg tussen Ternat en Aalst betreft.

— *Expresweg Turnhout-Geel*

Vastgesteld wordt dat de omvorming tot expresweg van de Noord-Zuidverbinding door de Antwerpse Kempen, namelijk Turnhout-Geel-Diest niet op de lijst van de geplande werken voorkomt. Tegen die werken is nergens nog verzet. Wanneer zal men tot de verwezenlijking van die weg overgaan ?

De Minister deelt mee dat voor het eerste vak E3-Kasterlee de onteigeningen aan de gang zijn. De kosten van de werken worden geraamd op 130 miljoen. Er zal worden voorgesteld dat bedrag op de begroting 1980 van het wegenfonds in te schrijven.

Wat betreft het tweede vak Kasterlee-Ring Geel zal het, aangezien het eerste vak slechts voor 1980 is voorzien en omwille van andere prioritaire infrastructuurwerken, niet mogelijk zijn de nodige kredieten voor 1980 te voorzien.

Het is evenwel de bedoeling de kredieten voor de eerste fase van het vak Kasterlee-Geel in 1981 in te schrijven en in 1982 de nodige kredieten voor de tweede fase van dit vak op te nemen.

— *Verbinding Belgisch-Limburg - Nederlands Limburg*

Een lid wijst op de problemen van het grensoverschrijdend verkeer in Limburg. De Maas vormt er een grote hinderpaal voor de uitbreiding van de contacten met Nederlands Limburg. Hij wenst dat er in de contacten tussen de Ministeries van Openbare Werken en Verkeer en Waterstaat een mentale reconversie zou plaatshebben en dat de grensproblemen zouden worden onderzocht in een geest van toenadering tussen de Europeanen.

Hij vraagt dat er een bijkomende verbinding met Nederland zou tot stand komen door de verlenging van de rijksweg nr. 22. Hiervoor is overleg met Nederland nodig. Hetzelfde geldt voor de grensoverschrijding van de A24.

Wat zijn de plannen van de Minister ter zake ?

De Minister antwoordt dat, met het oog op de verbetering van de verbinding tussen Belgisch Limburg en Nederlands Limburg, een ontwerp van nieuw tracé voor de rijksweg nr. 22 werd uitgewerkt.

Het project impliceert de bouw van een nieuwe brug over de Maas. Over de inplantingsplaats van dit kunstwerk bestaat er reeds een consensus.

Le Ministre répond que l'Administration des Routes a effectué, en juin 1978, une enquête afin d'établir l'origine et la destination du trafic dans la région Asse-Ternat-Liedekerke-Alost-Denderleeuw-Hekelgem-Roosdaal.

Les conclusions de cette enquête, qui ne sont pas encore connues, peuvent être attendues sous peu.

En fonction des résultats de cette enquête, une décision sera prise quant à l'extension de l'infrastructure routière dans la région précitée, plus particulièrement en ce qui concerne la construction éventuelle d'un nouvel échangeur sur l'autoroute E5, entre Ternat et Alost.

— *Route express Turnhout-Geel*

On constate que la transformation en route express de la liaison nord-sud à travers la Campine anversoise, c'est-à-dire la route Turnhout-Geel-Diest, ne figure pas sur la liste des travaux projetés. Ces travaux ne font plus l'objet d'aucune opposition. Quand procédera-t-on à la réalisation de cette route ?

Le Ministre communique que, pour le premier tronçon E3-Kasterlee, les expropriations sont en cours. Le coût des travaux est évalué à 130 millions. Il sera proposé d'inscrire ce montant au budget 1980 du Fonds des Routes.

En ce qui concerne le deuxième tronçon Kasterlee-Ring de Geel, les crédits nécessaires ne pourront pas être inscrits pour 1980 étant donné que le premier tronçon est prévu pour cette année et qu'il y a d'autres travaux d'infrastructure prioritaires.

Il entre toutefois dans les intentions du Ministre de prévoir les crédits pour la première phase du tronçon Kasterlee-Geel en 1981 et d'inscrire au budget de 1982 les crédits nécessaires pour la deuxième phase de ce tronçon.

— *Liaison Limbourg belge - Limbourg néerlandais*

Un membre signale les problèmes que pose, au Limbourg, le trafic transfrontière. La Meuse y constitue un grand obstacle au développement des contacts avec le Limbourg néerlandais. L'intervenant émet le vœu qu'une reconversion mentale s'opère dans les contacts entre les Ministères des Travaux publics et des « Verkeer en Waterstaat » et que les problèmes frontaliers soient examinés dans un esprit de rapprochement entre Européens.

Il demande qu'une liaison supplémentaire soit réalisée avec les Pays-Bas par le prolongement de la route nationale n° 22. Ce projet exige une concertation avec les Pays-Bas. Il en va de même pour le passage de la frontière par la route A24.

Quelles sont les intentions du Ministre à ce sujet ?

Le Ministre répond qu'en vue d'améliorer la liaison entre le Limbourg belge et le Limbourg néerlandais, un nouveau tracé de la route nationale n° 22 a été projeté.

Le projet suppose la construction d'un nouveau pont sur la Meuse. Il existe déjà un consensus en ce qui concerne le lieu d'implantation de cet ouvrage d'art.

Over het tracé van de nieuwe weg wordt er nog overleg gevoerd met de gemeente Dilsen, waarbij evenwel dient gesteld dat er geen betwisting meer is over het vertrekpunt en het eindpunt van het nieuw traject. De gedachtenwisselingen gaan veeleer over plaatselijke verschuivingen van het tracé.

Van zodra voormeld overleg beëindigd is en de ministeriële diensten het akkoord bekomen hebben van de gemeente Dilsen, kunnen de werken geprogrammeerd worden. De uitvoering van het project op Belgisch grondgebied is inderdaad dringend noodzakelijk omwille van het vrachtvervoer, eigen aan de grintexploitatie in de streek.

Bedoeld vervoer gebeurt nu noodgedwongen doorheen het centrum van Stokkem. De aanleg van de nieuwe weg zal de dorpskom volledig ontlasten.

Wat betreft de aansluiting met Nederland via de geplande noord-zuid-verbinding (ter vervanging van de autosnelweg A24), kan de Minister mededelen dat het meest noordelijk gedeelte van deze verbinding in 1982 voor het verkeer kan opengesteld worden. Bedoelde werken zijn overigens reeds aanbesteed en goedgekeurd. Dit gedeelte zal aansluiting geven op de rijksweg nr. 69 in Nederland.

De volgende jaren zullen progressief de verdere secties in zuidelijke richting (richting Hasselt) in dienst genomen worden.

4. Verkeersveiligheid

Verlichting van de autowegen

Op verzoek van een commissielid verstrekt de Minister de onderstaande gegevens over het verbruik van de verlichting der autowegen en omtrent de weerslag daarvan op de verkeersveiligheid.

1. Jaarlijks verbruik van de verlichtingsinstallaties op de autowegen

Het verbruik voor de algehele verlichting van de 1 106 km autowegen (ononderbroken verlichting en verlichting van de verkeerswisselaars), met inbegrip van de autowegen van de intercommunale maatschappijen wordt voor 1978 geraamd als volgt: het totaal aantal lampen, namelijk 135 000, met een eenheidsvermogen van 0,212 kW, verbruikt gedurende de 4 085 uur verlichting per jaar: $135\,000 \times 0,212 \times 4\,085 = 116\,912\,700 \text{ kW} = 116,9 \text{ GWh}$.

Rekening houdend met een gemiddelde prijs per kWh van 2,25 frank stemt dit overeen met een jaarlijkse uitgave van 263 miljoen frank.

Er zij terloops op gewezen dat voor 1978 het gezamenlijke verbruik van elektrische energie van België 42 682 GWh beliep volgens het jaarverslag van de Bedrijfsfederatie der Voortbrengers en Verdelers van elektriciteit in België. De verlichting van de autowegen vertegenwoordigt dus 0,27 pct. van dit totale verbruik van elektrische energie.

Vergelijken wij dat verbruik met het algehele verbruik van alle vormen van energie, dan moeten wij rekening houden met de omstandigheid dat het jaarlijkse totale verbruik

Le tracé de la nouvelle route fait encore l'objet de pourparlers avec la commune de Dilsen; il convient toutefois de signaler qu'il n'y a plus aucune contestation quant au point de départ et d'arrivée du nouveau trajet. Les échanges de vues portent plutôt sur des déplacements locaux du tracé.

Dès que les concertations précitées auront abouti et que les services ministériels auront obtenu l'accord de la commune de Dilsen, les travaux pourront être programmés. L'exécution du projet sur le territoire belge répond en effet à un besoin urgent du fait des transports de marchandises propres aux exploitations de pierres dans la région.

A l'heure actuelle, ledit trafic doit nécessairement passer par le centre de Stokkem. La construction de la nouvelle route permettra de dégorger entièrement le centre du village.

En ce qui concerne la jonction avec les Pays-Bas par la liaison nord-sud projetée (en remplacement de l'autoroute A24), le Ministre est en mesure d'annoncer que la partie la plus au nord de cette liaison pourra être ouverte à la circulation en 1982. Les travaux ont d'ailleurs déjà été adjugés et approuvés. Ce tronçon établira une communication avec la route nationale n° 69 aux Pays-Bas.

Les autres sections vers le sud (en direction de Hasselt) seront progressivement mises en service au cours des prochaines années.

4. Sécurité routière

Eclairage autoroutier

A la demande d'un membre le Ministre fournit les renseignements suivants concernant la consommation de l'éclairage autoroutier et son incidence sur la sécurité routière.

1. Consommation annuelle des installations d'éclairage autoroutier

La consommation pour l'éclairage intégral des 1 106 km d'autoroutes (éclairage continu et éclairage des échangeurs), y compris les autoroutes des intercommunales, est estimée comme suit pour 1978: le nombre total de lampes, à savoir 135 000 lampes d'une puissance unitaire de 0,212 kW, consomme pendant les 4 085 heures d'éclairage par an: $135\,000 \times 0,212 \times 4\,085 = 116\,912\,700 \text{ kWh} = 116,9 \text{ GWh}$.

Tenant compte d'un prix moyen par kWh de 2,25 francs, ceci correspond à une dépense annuelle de 263 000 000 de francs.

A titre d'information il y a lieu de signaler que pour 1978, la consommation d'énergie électrique de la Belgique entière s'élevait selon le rapport annuel de la Fédération professionnelle des Producteurs et Distributeurs d'Electricité de Belgique à 42 682 GWh. L'éclairage des autoroutes représente donc 0,27 p.c. de cette consommation totale d'énergie électrique.

Si nous comparons cette dernière consommation à la consommation totale de toutes les formes d'énergie, il faut tenir compte du fait que la consommation totale annuelle d'éner-

van elektrische energie slechts ongeveer 20 pct. vertegenwoordigt van het jaarlijkse energieverbruik van alle energiebronnen samen, hetgeen overeenstemt met $\pm 215\ 000$ GWh. De algehele verlichting van de autowegen (116,9 GWh) vertegenwoordigt dus slechts 0,05 pct. van het totale energieverbruik.

2. Weerslag van de verlichting op de verkeersveiligheid

Uit statistische studies, uitgevoerd op grond van verkeers tellingen en uit de statistische gegevens over verkeersongevallen, gepubliceerd door het Nationaal Instituut voor de Statistiek, die beschikbaar waren voor 1975, is gebleken dat men door de verlichting van de autowegen ongeveer 46 mensenlevens en ongeveer 500 gewonden per jaar kan uitsparen.

Wegens de uitbreiding van het autowegennet en de voortdurende aangroei van het verkeer sedert 1975 zijn de voordelen van die verlichting beslist nog toegenomen.

5. Fietspaden

Een commissielid stelt vast dat de Minister, nadat een aantal parlementsleden twee jaar geleden hierom hadden verzocht, vanaf 1978 een fietspadenprogramma heeft laten opstellen. Hij betreurt het evenwel dat de smalle boordstroken die aan de rand van gemoderniseerde wegen worden aangelegd, als fietspaden worden beschouwd.

De Minister repliceert dat de werken onder de rubriek « fietspaden » in het algemeen betrekking hebben op het aanleggen van nieuwe paden of het moderniseren van bestaande.

Wanneer bij de modernisering van een weg de verbreding ervan noodzakelijk is en de fietspaden moeten worden verschoven, worden deze bijna altijd opnieuw aangelegd in het kader van de wegwerken.

Andere fietspaden werden vaak opgenomen in de plannen voor de bouw van nieuwe wegen zonder dat de begrotingspost « fietspaden » wordt aangesproken.

Het bedrag van 500 miljoen op artikel 533.01 vertegenwoordigt dus eigenlijk maar een gedeelte van de investeringen voor de aanleg of de verbetering van fietspaden.

Een ander commissielid stelt de volgende vragen :

1. Op grond van welke criteria worden de fietspaden-tracés vastgelegd ?

2. Hoever staat het met de fietspaden langs andere dan rijkswegen en welke plannen komen in aanmerking voor subsidiëring ?

De Minister antwoordt dat, in de gebieden waar het fietsverkeer vooral een nuttigheidsfunctie heeft, het rendement (volgens het aantal getelde fietsers) en de veiligheid de belangrijkste criteria zijn, met name voor de verdubbeling van de fietspaden langs het rijkswegennet.

Hij verwijst naar het ontwerp van wet tot wijziging van de bevoegdheid van het Wegenfonds, waardoor die instelling

gie électrique ne représente qu'environ 20 p.c. de la consommation énergétique annuelle de la totalité des sources d'énergie, ce qui correspond à $\pm 215\ 000$ GWh. L'éclairage intégral des autoroutes (116,9 GWh) ne représente donc que 0,05 p.c. de la consommation énergétique totale.

2. Incidence de l'éclairage sur la sécurité routière

Des études statistiques menées sur base des comptages de trafic et des statistiques d'accidents routiers publiées par l'Institut national de Statistique, disponibles pour 1975, ont montré que par l'éclairage des autoroutes on pouvait prévoir la sauvegarde d'environ 46 vies humaines et celle d'environ 500 blessés par an.

L'extension du réseau autoroutier et l'accroissement continu du trafic depuis 1975 ont sans aucun doute amplifié les avantages de cet éclairage.

5. Pistes cyclables

Un commissaire constate que le Ministre, à la suite des demandes des parlementaires, formulées il y a deux ans, a établi, à partir de 1978, un programme de pistes cyclables. Il regrette cependant que l'on y inclue à tort, le ripage latéral des pistes le long des routes modernisées.

Le Ministre réplique que, de manière générale, les travaux repris sous la rubrique « pistes cyclables » concernent la construction de nouvelles pistes ou la modernisation des pistes existantes.

Lorsque la modernisation d'une chaussée s'accompagne d'un élargissement de celle-ci qui nécessite un ripage de la piste cyclable, les travaux de reconstruction de la piste sont presque toujours exécutés dans le cadre des travaux routiers.

De même, des pistes cyclables sont très souvent incluses dans les projets de construction des nouvelles voiries sans que ces travaux n'entament le budget « pistes cyclables » proprement dit.

On peut donc affirmer que le budget de 500 millions repris sous l'article 533.01 ne représente finalement qu'une partie des investissements qui seront consentis pour la construction ou l'aménagement de pistes cyclables.

Un autre commissaire pose les questions suivantes :

1. Sur base de quels critères sont établis les tracés des pistes cyclables ?

2. Qu'en est-il des pistes cyclables le long des autres routes que celles de l'Etat et quels sont les projets qui entrent en ligne de compte pour leur subsidiation ?

Le Ministre répond que dans les régions où la circulation des cyclistes est principalement utilitaire, les critères pris en considération sont surtout la rentabilité (en fonction du nombre de cyclistes recensés) et la sécurité des cyclistes, notamment pour le dédoublement des pistes situées le long des routes du réseau national.

Il renvoie à ce sujet au projet de loi modifiant la compétence du Fonds des routes, permettant à cet organisme

fietspaden in een enige bedding kan aanleggen ter verdubbeling van de rijkswegen.

De aanleg van fietspaden langs andere dan rijkswegen en het vraagstuk van hun subsidiëring behoren uitsluitend tot de bevoegdheid van de ministers die verantwoordelijk zijn voor de gewestelijke aangelegenheden.

Een derde spreker vraagt wat er in het programma fietspaden voorzien is voor Oost-Vlaanderen en in hoeverre het programma van 500 miljoen frank in 1978 werd uitgevoerd.

De Minister antwoordt hierop :

Op het ontwerp van programma Wegenfonds 1979 zijn voor Oost-Vlaanderen 57 miljoen kredieten voorzien voor fietspaden.

De verdeling van de voorziene kredieten is de volgende :

- RW56 Ophasselt-Schendelbeke : 8 miljoen;
- RW219 Brussel-Kruikebeke : 12 miljoen;
- RW55 Aalst-Ninove : 12 miljoen;
- RW16 tussen E5 en RW10 : 15 miljoen;
- RW336 te Assenede — eerste fase : 10 miljoen.

Voor het programma fietspaden 1978 werden 431 818 834 frank definitief vastgelegd en 131 607 960 frank voorlopig vastgelegd.

De definitieve vastleggingen voor 1978 betreffen volgende fietspaden :

- RW14 Westmalle-Oostmalle
- RW223 Lichtaart-Kasterlee
- RW25 Geel-Retie
- RW637 Berchem-Wilrijk
- RW219 Temse-Zwijndrecht
- RW13 Aarschot-Rillaar-Scherpenheuvel
- Brusselse agglomeratie, Tervurensteenweg
- RW67 Brugge-Dudzele
- RW339 Deinze-Gavere
- RW58 Péruwelz-autoroute A15
- RW58 Leuze-Dergneau
- RW23 Ligneuville-Sankt-Vith
- RW618 Tihange-Neuville
- RW12 Lommel-Overpelt
- RW18 Sint-Truiden-Herk-de-Stad
- RW463 As-Maasmechelen
- RW30 Bree
- RW21 Leopoldsburg-Hechtel
- RW19 Heusden
- RW28 Libramont
- RW29 Petit Han-Barvaux
- RW44 Stockem-Vance
- RW44 Jamoigne-Florenville
- RW48 Libramont
- RW4 Namur-kruispunt Didi.

de construire en site neuf des pistes cyclables dédoublant les routes de l'Etat.

La construction de pistes cyclables le long des voiries autres que celles de l'Etat et le problème de leur subsidiation sont de la stricte compétence des ministres ayant les affaires régionales dans leurs attributions.

Un troisième intervenant demande ce qui est prévu dans le programme des pistes cyclables pour la Flandre orientale et dans quelle mesure le programme de 500 millions de francs pour 1978 a été exécuté.

Voici la réponse du Ministre :

1. Le projet de programme du Fonds des routes 1979 prévoit 57 millions pour les pistes cyclables en Flandre orientale.

La ventilation des crédits prévus se présente comme suit :

- RN56 Ophasselt-Schendelbeke : 8 millions;
- RN219 Bruxelles-Kruikebeke : 12 millions;
- RN55 Alost-Ninove : 12 millions;
- RN16 entre l'E5 et la RN10 : 15 millions;
- RN336 à Assenede — première phase : 10 millions.

2. Pour le programme pistes cyclables 1978, des crédits de 431 818 834 francs ont été engagés définitivement et et 131 607 960 francs provisoirement.

Les engagements définitifs pour 1978 concernent les pistes cyclables suivantes :

- RN14 Westmalle-Oostmalle
- RN223 Lichtaart-Kasterlee
- RN25 Geel-Retie;
- RN637 Berchem-Wilrijk
- RN219 Tamise-Zwijndrecht
- RN13 Aarschot-Rillaar-Montaigu
- Agglomération bruxelloise, chaussée de Tervuren
- RN67 Bruges-Dudzele
- RN339 Deinze-Gavere
- RN58 Péruwelz-autoroute A15
- RN58 Leuze-Dergneau
- RN23 Ligneuville-Saint-Vith
- RN618 Tihange-Neuville
- RN12 Lommel-Overpelt
- RN18 Saint-Trond-Herck-la-Ville
- RN463 As-Maasmechelen
- RN30 Bree
- RN21 Bourg-Léopold-Hechtel
- RN19 Heusden
- RN28 Libramont
- RN29 Petit Han-Barvaux
- RN44 Stockem-Vance
- RN44 Jamoigne-Florenville
- RN48 Libramont
- RN4 Namur-carrefour Didi.

C. Havens**1. Antwerpen**

Een lid vraagt of het krediet van 1,6 miljard frank dat werd uitgetrokken voor de linkeroever te Antwerpen ook bestemd is voor de werken aan de Liefkenshoektunnel.

De Minister antwoordt dat voor de uitbouw van de haven op de linkeroever te Antwerpen in de begroting een bedrag van 1 655 miljoen frank werd voorzien. In dit bedrag zijn geen kredieten voorzien voor de bouw van de Liefkenshoektunnel. Dit bedrag zal integraal worden besteed aan havenwerken.

Het grootste gedeelte van dit bedrag werd trouwens reeds definitief vastgesteld.

Op een vraag in verband met de bochtafsnijding te Bath antwoordt de Minister dat het Bestuur der Waterwegen en het Bestuur van het Zeewezen (Ministerie van Verkeerswezen) een nota opgesteld hebben op verzoek van het Raadgevend Comité voor de Zeediensten der Schelde.

Deze nota is slechts een werkdocument en betekent niet dat er reeds een definitief standpunt is ingenomen.

Uit het opgestelde document komt niet naar voor dat de bochtafsnijding niet te verwezenlijken is.

Wat het nautisch onderzoek betreft deelt de Minister mee dat volgens een mededeling van de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat het door hen op te stellen synthesrapport aan het Bestuur der Waterwegen in de zomer 1979 zal worden overgemaakt. Dit rapport kan dan worden besproken in de bevoegde comités.

Pas als de definitieve resultaten van het nautisch onderzoek beschikbaar zijn, zal een uitspraak over de bochtafsnijding mogelijk zijn.

2. Brussel

Op de vraag van een lid naar de plannen voor de werken aan het kanaal Brussel-Rupel verstrekt de Minister het volgende antwoord :

Door de NV Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel werd in de werkgroep « Nationale Commissie voor het Havenbeleid » voor het kanaal Brussel-Rupel een ontwerp van planning ingediend die voor de periode van 1979 tot 1985 het voortzetten van de modernisering van deze toegangsweg naar de haven van Brussel omvat.

Daarnaast zijn ook de volgende infrastructuurwerken voorzien :

- Bouwen van een kaaimuur in het dok van Vilvoorde en het Koninklijk Domein : 1980;
- Wegenwerken en riolering dok van Vilvoorde : 1981;
- Overwelving Rijtbeek Vilvoorde : 1982;
- Oeververdediging Vilvoorde-Zemst : 1982-1985;
- Inrichting Ro-Ro-terminal : 1985;
- Inrichting voorhaventerminal : 1985;
- Sleepboten (60 pct.) : 1979-1982;
- Herstelling entrepôtloods (60 pct.) : 1980;

C. Ports**1. Anvers**

Un membre demande si le crédit de 1,6 milliard de francs prévu pour la rive gauche d'Anvers est destiné également aux travaux du tunnel du Liefkenshoek.

Le Ministre répond qu'un montant de 1 655 millions de francs a été prévu au budget pour le développement du port sur la rive gauche d'Anvers. Ce montant ne comporte pas de crédits pour la construction du tunnel du Liefkenshoek. Il sera intégralement affecté à des travaux portuaires.

La majeure partie de ce montant a d'ailleurs déjà été définitivement engagée.

Une question ayant été posée sur la rectification du coude de Bath, le Ministre répond qu'à la demande du Comité consultatif des services maritimes de l'Escaut, l'Administration des Voies hydrauliques et l'Administration de la Marine (Ministère des Communications) ont rédigé une note.

Cette note n'est qu'un document de travail et ne signifie pas qu'une position définitive ait déjà été prise.

Il ne ressort pas du document en question que la rectification du coude de Bath n'est pas réalisable.

En ce qui concerne l'enquête nautique, le Ministre indique que, d'après une communication faite par le directeur général du « Rijkswaterstaat », le rapport de synthèse à rédiger par ce dernier sera transmis à l'Administration des Voies hydrauliques à l'été de 1979. Le texte pourra alors être examiné au niveau des comités compétents.

Ce n'est que lorsque les résultats définitifs de l'enquête nautique seront disponibles qu'il sera possible de prendre une décision sur la rectification du coude de Bath.

2. Bruxelles

Un commissaire ayant demandé des précisions au sujet des travaux du canal Bruxelles-Rupel, le Ministre répond comme suit :

La SA du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles a transmis au groupe de travail de « la Commission nationale de la politique portuaire », un projet de planning concernant les travaux du canal Bruxelles-Rupel, qui implique, pour la période 1979 à 1985, la poursuite de la modernisation de cette voie d'accès au port de Bruxelles.

Ce calendrier prévoit en outre les travaux d'infrastructure suivants :

- Construction d'un mur de quai dans le bassin de Vilvorde et le Domaine royal : 1980;
- Travaux de voirie et d'égouts dans le bassin de Vilvorde : 1981;
- Voûtement du Rijtbeek à Vilvorde : 1982;
- Consolidation des rives à Vilvorde-Zemst : 1982-1985;
- Aménagement d'un terminal Ro-Ro : 1985;
- Aménagement du terminal de l'avant-port : 1985;
- Remorqueurs (60 p.c.) : 1985;
- Réparation du hangar de l'entrepôt (60 p.c.) : 1980;

- Vernieuwing afsluithekken (60 pct.) : 1981;
- Loods voorhaven (60 pct.) : 1982;
- Verlichting dok Vilvoorde (60 pct.) : 1982;
- Vernieuwing entrepôt 1970 (60 pct.) : 1983-1984;
- Radarpost nieuwe sluis (60 pct.) : 1985;
- Politievedette (60 pct.) : 1985;
- Zwaikom voorhaven : 1981;
- Wegenwerken haven en voorhaven : 1981.

Deze planning is op dit ogenblik in onderzoek in de Nationale Havencommissie.

3. Gent

Een lid wenst de evolutie te kennen van de kredieten bestemd voor de verschillende havens.

Hij wijst er tevens op dat de havenautoriteiten van Gent een meerjarenplan hebben opgesteld dat evenwel niet kan worden uitgevoerd bij gebrek aan kredieten. Wat is het standpunt van de Minister ter zake ?

De Minister antwoordt dat op artikel 63.14 (subsidiëring van de havenwerken) de laatste jaren voor de diverse havens volgende kredieten werden voorzien (in miljoenen franken) :

- Renouvellement des grilles de clôture (60 p.c.) : 1981;
- Hangar avant-port (60 p.c.) : 1982;
- Eclairage du bassin de Vilvoorde (60 p.c.) : 1982;
- Modernisation de l'entrepôt 1970 (60 p.c.) : 1983-1984;
- Poste de radar pour la nouvelle écluse (60 p.c.) : 1985;
- Vedette de police (60 p.c.) : 1985;
- Bassin de virement dans l'avant-port : 1981;
- Travaux de voirie dans le port et l'avant-port : 1981.

Ce planning est à l'heure actuelle à l'examen à la Commission portuaire nationale.

3. Gand

Un membre désirerait connaître l'évolution des crédits destinés aux divers ports.

Il souligne en outre que les autorités portuaires gantoises ont élaboré un programme pluriannuel dont la mise en œuvre est toutefois bloquée en raison de l'insuffisance des crédits. Quel est le point de vue du Ministre à ce sujet ?

Le Ministre répond qu'au cours des dernières années il a été prévu, pour les divers ports, sous l'article 63.14 (subsidiation des travaux portuaires), les crédits suivants (en millions de francs) :

	Gent — Gand	Antwerpen — Anvers	Brugge Zeebrugge — Bruges Zeebrugge	Oostende — Ostende	Namen — Namur	Luik — Liège	Charleroi — Charleroi
1975	150	370	40	—	20	35	35
1976	150	380	40	30	20	150	40
1977	350	600	60	40	20	250	60
1978	370	1 320	85	35	20	27	110
1979	655	1 395	95	95	30	175	240

Wat het meerjarenprogramma betreft, voorgesteld door de Gentse havenautoriteiten, wijst de Minister erop dat bedoeld programma nog door de Nationale Havencommissie wordt onderzocht. Het zou niet gepast zijn vooruit te lopen op de adviezen van deze commissie, waarop alle havenautoriteiten zo erg hebben aangedrongen.

In het raam van de toegekende kredieten — subsidiëring van havenwerken — is het de taak van het ondergeschikte bestuur, i.c. de stad Gent, de prioriteiten vast te leggen en de nodige ontwerpen op te maken en de aanbestedingsbescheiden in te dienen.

Het commissielid kan geen genoegen nemen met dit antwoord van de Minister. De havenautoriteiten van Gent hebben een programma voorgesteld ten bedrage van 1,3 miljard. Op de begroting is 655 miljoen uitgetrokken voor de haven en 140 miljoen voor het kanaal. Vergeleken met de

En ce qui concerne le programme pluriannuel proposé par les autorités portuaires gantoises, le Ministre signale qu'il est encore à l'examen au sein de la Commission nationale de politique portuaire. Il ne conviendrait pas de préjuger des avis de cette commission, avis que toutes les autorités portuaires ont réclamés avec une insistance particulière.

Dans le cadre des crédits alloués — subsidiation des travaux portuaires — il appartient au pouvoir subordonné, en l'occurrence la ville de Gand, de fixer les priorités, d'élaborer les projets nécessaires et de déposer les documents d'adjudication.

Le commissaire ne s'estime pas satisfait de la réponse du Ministre. Les autorités portuaires de Gand ont proposé un programme de 1,3 milliard. Le budget prévoit 655 millions pour le port et 140 millions pour le canal. Comparativement aux montants consacrés aux autres ports, ces

bedragen besteed aan de andere havens is zulks onvoldoende, gelet o.m. op de stijging van de trafiek.

De stad Gent heeft bovendien gevraagd kaaimuren te bouwen aan de Moervaart. Deze werken, die ongeveer 250 miljoen zouden kosten, moeten dringend worden uitgevoerd. Zijn hiervoor bedragen voorzien? Hetzelfde lid merkt terloops nog op dat de Moervaart ressorteert onder het Bestuur der Waterwegen te Antwerpen. Hij vindt die toestand onlogisch en vraagt of hierin verandering kan worden gebracht.

De Minister repliceert dat de stad Gent inderdaad kredieten heeft gevraagd die hoger liggen dan die welke op de begroting zijn uitgetrokken. Dat was ook het geval voor de andere havens. Er is niettemin een stijging van het kredietbedrag tegenover voorgaande jaren.

De Minister zegt voorts dat hij naar een oplossing zoekt voor het bouwen van kaaien langs de Moervaart te Gent en dat hij daarover een onderhoud zou hebben met het stadsbestuur van Gent.

Tenslotte verklaart de Minister nog dat de bevoegdheid over de Moervaart aan het Bestuur der Waterwegen te Gent zou kunnen worden toevertrouwd.

4. Zeebrugge

Een lid wijst op de milieuproblemen in verband met de uitbreiding van de haven van Zeebrugge. Hij vraagt of er met de plaatselijke overheid contacten bestaan om die moeilijkheden op te lossen.

De Minister geeft het volgende antwoord :

Voor de behandeling van de problemen in verband met de milieubeveiliging als gevolg van de uitbreiding van de haven van Zeebrugge zijn de volgende werkgroepen en commissies ingesteld :

a) De werkgroep « Veiligheidsaspecten ».

Die werkgroep, ingesteld bij het Ministerie van Economische Zaken, onderzoekt in het algemeen de veiligheid in verband met de aanleg en de exploitatie van de LNG-installaties in Zeebrugge, houdt zich bezig met de milieuproblemen rond de stranden en met de integratie in de haven van de te bouwen gasterminal, en oefent een algemeen toezicht uit op de bouw van de haven.

In die werkgroep zijn vertegenwoordigd :

- Het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid;
- Het Ministerie van Economische Zaken;
- Het Ministerie van Openbare Werken;
- Het Ministerie van Volksgezondheid en Leefmilieu;
- Het Staatssecretariaat voor Streekeconomie;
- De NV Distrigaz en Tractibel (studiebureau van Distrigaz).

postes sont insuffisants, compte tenu notamment de l'extension du trafic.

La ville de Gand a en outre réclamé la construction de murs de quai le long du Moervaart. Ces travaux, qui pourraient coûter quelque 250 millions, doivent être effectués d'urgence. Des crédits sont-ils prévus à cet effet? L'intervenant fait observer en passant que le Moervaart dépend de l'Administration des Voies hydrauliques à Anvers. C'est là une situation à ses yeux illogique et il demande s'il est possible de la modifier.

Le Ministre réplique que la ville de Gand a en effet sollicité des crédits supérieurs à ceux qui sont inscrits au budget. Tel a également été le cas pour les autres ports. On constate néanmoins une augmentation des crédits par rapport aux années précédentes.

Le Ministre ajoute qu'il cherche une solution en ce qui concerne la construction de quais le long du Moervaart à Gand et qu'il aura à ce sujet un entretien avec l'administration de la ville de Gand.

Enfin, le Ministre déclare qu'il serait possible de confier la responsabilité du Moervaart à l'Administration des Voies hydrauliques à Gand.

4. Zeebrugge

Un membre soulève les problèmes de l'environnement qui se posent en relation avec l'extension du port de Zeebrugge. Il demande s'il y a des contacts avec les autorités locales afin de rechercher une solution à ces difficultés.

Le Ministre fournit la réponse suivante :

Afin de parer aux problèmes relatifs à la préservation de l'environnement suite aux travaux d'extension du port de Zeebrugge, les groupes de travail et commissions suivants ont été établies :

a) Le groupe de travail « Aspects de sécurité ».

Ce groupe de travail, installé au sein du Ministère des Affaires économiques, traite l'examen général de la sécurité relatif à la construction et l'exploitation des installations GNL à Zeebrugge, se préoccupe de l'environnement des plages, de l'intégration dans le port du terminal gazier à bâtir et exerce une surveillance générale sur la construction du port.

Sont représentés dans ce groupe de travail :

- Le Ministère de l'Emploi et du Travail;
- Le Ministère des Affaires économiques;
- Le Ministère des Travaux publics;
- Le Ministère de la Santé publique et de l'Environnement;
- Le Secrétariat d'Etat à l'Economie régionale;
- La SA Distrigaz et Tractibel (bureau d'étude de Distrigaz).

b) De commissie « Infrastructuur voor toerisme en recreatie in het Zeebrugge ».

Die commissie houdt zich bezig met de uitbreiding van de toeristische en recreatieve infrastructuur in de omgeving van de haven van Zeebrugge. Zij moet zorg dragen dat de havenuitbreiding geen belangrijke schade toebrengt aan het leefmilieu.

Zij komt bijeen onder de leiding van de Minister van Verkeerswezen en is als volgt samengesteld :

1. Een werkgroep, samengesteld uit vertegenwoordigers van de volgende instellingen :

- Het Ministerie van Verkeerswezen;
- Het Ministerie van Openbare Werken;
- De GOM van West-Vlaanderen;
- De stad Brugge;
- De gemeente Blankenberge;
- De gemeente Knokke-Heist;
- De maatschappij van de Brugse zeevaartinrichtingen (MBZ).

2. Een stuurgroep, samengesteld uit :

- Vertegenwoordigers van de voornoemde werkgroep;
- Parlementsleden uit de streek;
- Een vertegenwoordiger van het BLOSO;
- Een vertegenwoordiger van Leefmilieu;
- Een vertegenwoordiger van de zeevisserij.

Een ander lid vraagt of de werken te Zeebrugge vertraging hebben opgelopen en zo ja, wat de gevolgen daarvan zijn voor het contract afgesloten met Algerije.

Volgens de Minister heeft de Regering, in het raam van het prioritair infrastructuurprogramma voor de havenwerken te Zeebrugge, einde 1978 een bijkomend krediet ter beschikking gesteld.

Het was de bedoeling dit bijkomend krediet nog in 1978 definitief vast te leggen voor de werken aan de oostelijke havendam, zodanig dat deze werken zouden kunnen starten in januari 1979.

Door omstandigheden kon het deelcontract IV-A betreffende hogergenoemde werken slechts onlangs voorgelegd worden aan de Ministerraad, zodat de werken in feite vier maanden vertraging hebben opgelopen.

Het bepalen van de gevolgen hiervan op het afgesloten contract met Algerije behoort tot de bevoegdheid van de Minister van Economische Zaken.

Steeds in verband met de gasleveringen door Algerije vraagt een lid of de LNG-terminal in de voorhaven dan wel

b) La commission « Infrastructure touristique et récréative dans les environs de Zeebrugge ».

Cette commission s'occupe de l'extension de l'infrastructure touristique et récréative dans les environs du port de Zeebrugge en extension. Elle doit veiller à ce que l'extension n'amène pas d'importants préjudices pour l'environnement.

Elle se réunit sous la direction du Ministre des Communications et est composée de :

1. Un groupe de travail composé de représentants des institutions suivantes :

- Le Ministère des Communications;
- Le Ministère des Travaux publics;
- La SDR de Flandre occidentale;
- La ville de Brugge;
- La commune de Blankenberge;
- La commune de Knokke-Heist;
- La société des installations portuaires de Bruges (MBZ).

2. Un groupe dirigeant composé :

- De représentants du groupe de travail précité;
- Des parlementaires de la région;
- D'un représentant du « BLOSO »;
- D'un représentant de l'Environnement;
- D'un représentant de la pêche maritime.

Un autre membre demande si les travaux de Zeebrugge ont pris du retard et, dans l'affirmative, quelles en seront les conséquences pour le contrat conclu avec l'Algérie.

Le Ministre répond que, dans le cadre du programme d'infrastructures prioritaires, le Gouvernement a rendu disponible fin 1978 un crédit supplémentaire pour les travaux au port de Zeebrugge.

L'intention était d'engager définitivement ce crédit supplémentaire, en 1978 encore, pour les travaux de la jetée est, de telle sorte qu'ils aient pu commencer en janvier 1979.

En raison des circonstances, le contrat partiel IV-A relatif à ces travaux n'a pu être soumis que récemment au Conseil des Ministres, et c'est ainsi qu'en fait, les travaux accusent un retard de quatre mois.

Quant à dire quelles seront les conséquences de ce retard pour le contrat conclu avec l'Algérie, c'est là une question qui relève de la compétence du Ministre des Affaires économiques.

Toujours à propos de la fourniture de gaz algérien, un membre demande si le terminal GNL sera implanté dans

in de achterhaven zal worden ingeplant. Is er al een definitieve beslissing ?

De inplanting van de LNG-terminal in de haven van Zeebrugge is volgens de Minister nog niet definitief vastgelegd. Door de werkgroep « Veiligheidsaspecten », opgericht in de schoot van het Ministerie van Economische Zaken, werd besloten :

De werkgroep is eenparig van oordeel dat de inplanting van de terminal in de voorhaven op de oostdijk, volgens het plan nr. 00661, de nodige veiligheidsvoorwaarden biedt.

De volgende voorwaarden moeten nageleefd worden :

— De hoogte van de tanks zal ten hoogste 30 m bedragen boven het GLLW-peil;

— Het methaanschip aan de steiger, de leidingen voor het lossen en de LNG-tanks zullen ten minste 1 500 m van de eerste woning van Knokke-Heist verwijderd zijn;

— De cryogene installaties van de vergassingsfabriek zullen ten minste 1 300 m van de eerste woning van Knokke-Heist verwijderd zijn;

— De hoogte van de toorts of van de afblaasvent mag ten hoogste 60 m bedragen boven het peil van de dijken.

Anderzijds zijn volgens een verslag van Distrigaz de bouw van de terminal in de achterhaven, evenals die van de cryogene verbinding met de ontladingsinstallatie in de voorhaven te verwezenlijken maar vergen ze bijkomende studies ter bepaling van de uitvoeringstechnieken, de te nemen veiligheidsmaatregelen en de te beheersen exploitatiemoeilijkheden. De mogelijke daaruit voortvloeiende beperkingen zouden kunnen leiden tot het verwerpen van deze oplossing.

Uiteraard behoort het energetisch aspect van de inplanting tot de bevoegdheid van de Minister van Economische Zaken.

De beslissing van de definitieve inplanting van de terminal behoort aan de Regering.

Een lid constateert dat in 1979 de uitvoering voorzien is van de deelcontracten IV-A en IV-B (bouw van de oostelijke havendam). Wat zijn de plannen voor de westelijke dam ? Moet die niet tegelijkertijd worden aangelegd ?

Overigens wordt in Zeebrugge een aanzienlijke toename van de kolentrafiek verwacht. De aanleg van een specifiek kolendok is noodzakelijk. Zijn hiervoor kredieten voorzien ?

Het commissielid merkt tenslotte op dat er voor het verkeer met Groot-Brittannië onvoldoende landingsbruggen zijn. Voorziet de begroting in de aanleg van bijkomende landingsbruggen ?

De Minister verstrekt het volgende antwoord :

— De bouw van de westelijke dam dient te starten nadat de oostelijke dam over een lengte van ongeveer 500 meter,

l'avant-port ou dans l'arrière-port. Une décision définitive est-elle déjà intervenue ?

Le Ministre répond que le lieu d'implantation du terminal GNL dans le port de Zeebrugge n'est toujours pas arrêté définitivement. Le groupe de travail « Aspects de sécurité », créé au Ministère des Affaires économiques, a déposé ses conclusions, que voici :

Le groupe de travail est unanime à estimer que l'implantation du terminal dans l'avant-port, sur la jetée est, conformément au plan n° 00661, présente les garanties de sécurité requises.

Les conditions suivantes devront être respectées :

— La hauteur des réservoirs ne pourra dépasser de plus de 30 m le niveau moyen de marée basse;

— Une distance de 1 500 m au moins séparera le méthanier au débarcadère, les conduites de déchargement et les réservoirs GNL de la première habitation de Knokke-Heist;

— Une distance de 1 300 m au moins séparera les installations cryogènes de l'usine de gazéification de la première habitation de Knokke-Heist;

— La torche et la soupape d'échappement ne pourront se trouver à plus de 60 m au-dessus du niveau des digues.

D'autre part, d'après un rapport de Distrigaz, il est possible de construire le terminal dans l'arrière-port et la liaison cryogène avec l'installation de déchargement dans l'avant-port, mais des études complémentaires s'imposent en vue de déterminer les techniques d'exécution à mettre en œuvre, les mesures de sécurité à prendre et les difficultés d'exploitation à maîtriser. Les restrictions qui en résulteraient éventuellement pourraient conduire au rejet de cette solution.

Il va de soi que l'aspect énergétique de l'implantation relève de la compétence du Ministre des Affaires économiques.

Il appartient au Gouvernement de prendre la décision définitive sur la question de l'implantation du terminal.

Un membre constate que l'exécution des contrats partiels IV-A et IV-B (construction de la digue est) est prévue pour 1979. Quels sont les plans pour la digue ouest ? Ne doit-elle pas être construite simultanément ?

D'autre part, on escompte, à Zeebrugge, une augmentation notable des transbordements de charbon. A cet effet, la construction d'un quai spécial pour le transbordement de charbon est indispensable. Les crédits nécessaires sont-ils prévus ?

Enfin, l'intervenant signale que les pontons de débarquement du trafic avec la Grande-Bretagne sont insuffisants. Le budget prévoit-il la construction de débarcadères supplémentaires ?

Le Ministre fournit la réponse suivante :

— La construction de la digue ouest devra être entamée lorsque la digue est aura atteint environ 500 mètres à

te rekenen vanaf de werkhaven, is gevorderd. Vanaf een bepaalde uitbouw lengte dienen de oostelijke en de westelijke dam simultaan te worden uitgevoerd. In 1979 zal met de westelijke dam niet gestart worden.

— De Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen plant een speciale loskaai voor kolen in de achterhaven in verband met de daar gevestigde cokesfabriek. Op het ogenblik kan hieromtrent door het departement nog geen standpunt worden ingenomen, wegens de stand van de havenwerken in de achterhaven te Zeebrugge enerzijds en wegens de onduidelijke vooruitzichten met betrekking tot de uitbreiding van het betrokken bedrijf anderzijds. Gezien de belangrijkheid van de investering dient uiteraard de rendabiliteit te worden onderzocht in functie van de investering van de betrokken privé-sector.

Op budgettair vlak is pas in 1980 een mogelijkheid te overwegen.

— Voor de bouw van een derde RO/RO-laadbrug te Zeebrugge is de aanbesteding in de loop van dit jaar voorzien. Deze zal zo opgevat zijn dat zij kan uitgebouwd worden tot « double-decks »-laadbrug.

Een commissielid vraagt in hoeverre de geruchten over de moeilijkheden in verband met de bouw van de zeesluis te Zeebrugge gegrond zijn.

De Minister geeft toe dat er bij de bouw van de zeesluis te Zeebrugge een zestal maanden geleden moeilijkheden werden ondervonden met de bouw van een waterdicht scherm aan het benedenhoofd.

Aan dit scherm werden de nodige verbeteringen aangebracht welke voldoening geven.

Op dit ogenblik doen zich geen nieuwe moeilijkheden voor.

De werken vinden normaal doorgang, zonder schade voor het Bestuur, en zonder nadelige invloed op de algemene voortgang van de werken.

D. Waterwegen

Economisch belang van de projecten

In antwoord op een vraag over het economisch belang van de projecten verstrekt de Minister de volgende inlichtingen betreffende de tegenwoordige normen, het huidige en verwachte goederenverkeer, de huidige en verwachte tonnenmaat en de aard van de vervoerde goederen op de Belgische waterwegen.

Het vervoer te water is een belangrijke factor in de gehele Belgische economie. In 1977 werd 101 miljoen ton per binnenschip vervoerd, d.i. 21,3 pct. van de totale hoeveelheid goederen die in België worden vervoerd.

compter du port-chantier. A partir d'une certaine longueur, la construction des deux digues doit progresser simultanément. La construction de la digue ouest ne débutera pas en 1979.

— La « Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen » projette de construire dans l'arrière-port, en fonction de la cockerie qui y est implantée, un quai spécial pour le déchargement du charbon. Actuellement, le département ne saurait arrêter sa position sur cette question, compte tenu de l'état d'avancement des travaux de l'arrière-port, d'une part, et de l'incertitude des prévisions quant à l'extension de l'entreprise concernée, d'autre part. Eu égard à l'importance de l'investissement, il s'impose évidemment d'en étudier la rentabilité en fonction de l'investissement du secteur privé concerné.

Au niveau budgétaire, une telle possibilité ne pourrait être envisagée avant 1980.

— L'adjudication des travaux de construction d'un troisième pont de chargement RO/RO à Zeebrugge est prévue dans le courant de cette année. Il sera conçu pour pouvoir être transformé en « double-decks ».

Un commissaire demande dans quelle mesure les rumeurs qui circulent au sujet de difficultés en ce qui concerne la construction de l'écluse maritime de Zeebrugge sont fondées.

Le Ministre reconnaît qu'il y a six mois environ, la construction d'un écran étanche à la tête d'aval de l'écluse maritime a donné lieu à des difficultés.

Les améliorations nécessaires ont été apportées à cet écran, qui donne maintenant satisfaction.

Aucune nouvelle difficulté ne se présente plus pour l'instant.

Les travaux progressent normalement, sans dommage pour l'Administration et sans aucun effet défavorable sur le déroulement général des travaux.

D. Voies hydrauliques

Intérêt économique des projets

La question de l'intérêt économique des projets ayant été posée, le Ministre donne les indications suivantes concernant les normes actuelles, le trafic actuel et espéré, le tonnage actuel et futur, la nature des produits transportés, des voies navigables belges.

Le transport par voie navigable est un élément important de l'économie d'ensemble du pays; il est intervenu en 1977 avec un trafic de 101 millions de tonnes, à raison de 21,3 p.c. du total des marchandises transportées en Belgique.

De belangrijkste voordelen van het vervoer te water zijn :

1. Laagste specifiek energieverbruik (1,5 tot 2 maal minder dan de spoorwegen en 4 tot 6,25 maal minder dan het wegvervoer);
2. Zeer geringe luchtvervuiling;
3. Transport van grote hoeveelheden met weinig personeel;
4. Mogelijkheid om op de gemoderniseerde waterwegen niet te splitsen goederen van grote tonnenmaat of grote afmetingen te vervoeren, welke goederen steeds moeilijker te vervoeren zijn over de weg of met het spoor.

De ontwikkeling van de scheepvaarttechnieken heeft het vervoer te water grondig gewijzigd. De belangrijkste nieuwigheden zijn : duwvaart, radarbesturing, automatisering van de uitrusting, nieuwe voortstuwingsmechanismen van schepen of duwbotten.

Gelet op de voordelen van het vervoer te water heeft de wet van 9 maart 1957 bepaald dat de voornaamste vaarwegen op de Europese norm van 1 350 ton of hoger zullen worden gebracht. De geplande werken zijn voltooid of bijna voltooid, behalve op het centrumkanaal tussen Obourg en La Louvière en op de Bovenschelde te Doornik.

Andere werken om de waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 9 000 ton, zijn voltooid op de Schelde-Rijnverbinding of zijn in uitvoering (het Albertkanaal en de Maas beneden Namen). De voltooiing van de huidige of geplande werken zal de economische rendabiliteit van het vervoer te water verhogen.

Het type van schepen en slepen die op een bepaalde waterweg kunnen worden gebruikt, hangt niet alleen af van de afmetingen van de sluisen en de diepgang van de weg, maar ook van die van de toegangswegen. Is er op een bepaalde waterweg nog één enkele stop, ook maar op één plaats, dan is dat knelpunt bepalend voor het soort schepen dat kan worden gebruikt en voor de maximumdiepgang bij een bepaalde vaarroute. Een typisch voorbeeld : de verkeersexplosie nadat de stop van Ternaaien verdwenen was. Alle werken ter verbetering van het profiel van een vaarweg die aansluit op het waterwegennet van ons land of van onze buurlanden, leiden er derhalve toe dat grotere schepen volledige of langere trajecten kunnen volgen met alle voordelen vandiën (kortere vaartijden door hogere snelheid en minder tijdverlies bij de sluisen, proportioneel lagere kosten van onderhoud en verzekering, minder laad- en loskosten, omslag van de vaste kosten over grotere hoeveelheden goederen enz.).

Bij wijze van voorbeeld is een berekening gemaakt over de modernisering van het Centrumkanaal en met name over de vervanging van de vier verouderde liften voor schepen van 300 ton door een dubbele lift voor schepen van 1 350 ton.

Les principaux avantages du transport par voie navigable sont :

1. Consommation spécifique d'énergie la plus faible (de 1,5 à 2 fois moins que le chemin de fer et de 4 à 6,25 fois moins que la route);
2. Pollution de l'air très faible;
3. Transport de grandes quantités avec peu de personnel;
4. Permet sur les voies modernisées le transport d'éléments indivisibles de grand tonnage ou de grandes dimensions, éléments qu'il devient de plus en plus difficile d'acheminer par la route ou le chemin de fer.

L'évolution des techniques de navigation a profondément modifié le transport par voie navigable. On retiendra principalement le poussage, la conduite au radar, l'automatisation des équipements, les nouveaux moyens de propulsion des bateaux ou pousseurs.

C'est compte tenu des divers avantages présentés par la voie d'eau que la loi du 9 mars 1957 a prévu la mise au gabarit européen de 1 350 tonnes ou à un gabarit supérieur des principaux axes fluviaux du pays. Les travaux prévus sont terminés ou en voie d'achèvement, sauf sur le canal du Centre, entre Obourg et La Louvière et sur le haut Escaut dans la traversée de Tournai.

D'autres travaux de mise au gabarit de 9 000 tonnes sont terminés sur la liaison Escaut-Rhin ou sont en cours d'exécution (canal Albert et Meuse en aval de Namur). L'achèvement des travaux en cours et projetés se traduira par un accroissement de la rentabilité économique du transport par voie navigable.

Les types de bateaux ou de convois admissibles sur une voie déterminée sont tributaires non seulement des dimensions des écluses ou du chenal de cette voie mais aussi de celles des voies d'accès. Ainsi, lorsqu'il reste un goulot d'étranglement, même très localisé, ce dernier impose le type de bateau admissible et l'enfoncement maximum autorisé pour un voyage déterminé. Un exemple typique a été l'explosion du trafic après l'enlèvement du bouchon de Lanaye. En conséquence, tout projet qui permet d'augmenter les caractéristiques de gabarit d'une voie d'eau reliée au réseau du pays ou des pays limitrophes permet la navigation des grandes unités sur des itinéraires complets et plus longs avec tous les avantages qui en résultent (réduction du temps de parcours par vitesse accrue et diminution des durées de passage aux écluses, frais d'entretien et d'assurance proportionnellement moindres, coûts inférieurs des manutentions de chargement et de déchargement, répartition des frais fixes sur une plus grande quantité de marchandises, etc.).

A titre d'exemple, un calcul a été entrepris en ce qui concerne la modernisation du canal du Centre et principalement le remplacement des quatre ascenseurs vétustes au gabarit de 300 tonnes, par un ascenseur double au gabarit de 1 350 tonnes.

Bij gelijk verkeer, even gering als in 1971, en in de onderstelling dat het verkeer na de modernisering bestaat uit 60 pct. schepen van 300 ton, 25 pct. schepen van 600 ton en 15 pct. schepen van 1 350 ton (een verhouding vastgesteld bij het hellend vlak von Ronquières), is berekend dat op de gezamenlijke trajecten van of naar het Centrumkanaal jaarlijks meer dan 300 miljoen frank winst zal worden geboekt.

Bij de berekening is uitgegaan van de bestaande toestand voor iedere vaarweg die door ieder schip wordt gevolgd. Na de voltooiing van het moderniseringsprogramma tot 1 350 ton, verwacht voor 1985-1986, zullen de resultaten bij gelijke muntwaarde nog beter zijn, aangezien op de grootste Belgische waterwegen steeds meer grotere schepen zullen kunnen varen. Inmiddels zal Frankrijk waarschijnlijk klaar zijn met de uitdieping van de Schelde en de toegangswegen naar de Leie, zodat grotere schepen zullen kunnen worden ingezet voor het internationaal verkeer met Frankrijk.

De statistieken in bijlage V geven een beeld van de verdeling van het verkeer per waterweg volgens de aard van de vervoerde goederen. Men stelt vast dat het verkeer naar categorie evenals naar bestemming en herkomst van de goedere stabiel blijft. Ruwe ertsmineralen, bouwmaterialen en olieproducten vormen samen meer dan de helft van de tonnenmaat die te water wordt vervoerd.

— *Tweede verbinding tussen Gent en de zee*

Eens te meer werd in de Commissie het probleem opgeworpen van een tweede verbinding van de haven van Gent met de Noordzee. Een lid merkt in dit verband op dat door de Minister tot nu toe telkens verwezen werd naar de lopende gesprekken met Nederland. Hoever staat het met die onderhandelingen?

De laatste tijd hebben zich herhaaldelijk moeilijkheden voorgedaan met de sluis in Terneuzen waardoor alle verkeer dreigde geblokkeerd te worden met alle nadelige consequenties voor alle bedrijven in het Gentse en met name voor Sidmar. Spreker wenst een duidelijk standpunt van de Minister.

Volgens de Minister heeft het Ministerie van Openbare Werken nog geen concrete plannen voor het bouwen van een tweede verbinding tussen de haven van Gent en de zee.

De stad Gent is echter nog steeds voorstander van een dergelijke verbinding en overweegt te dien einde een studiegroep op te richten om een wetenschappelijk verantwoorde studie op te stellen, die uit technisch, economisch en financieel oogpunt als basis kan dienen voor een gesprek met de Nederlandse autoriteiten. Ambtenaren van het Departement van Openbare Werken zullen deel uitmaken van deze studiegroep.

A trafic égal et aussi faible que celui qui avait été constaté en 1971 et en considérant qu'après la modernisation le trafic serait réparti suivant la proportion de 60 p.c. de bateaux de 300 tonnes, 25 p.c. de bateaux de 600 tonnes et 15 p.c. de 1 350 tonnes (proportion constatée au plan incliné de Ronquières), on a calculé que les gains réalisables pour l'ensemble des trajets effectués au départ de ou vers le canal du Centre se chiffraient annuellement à plus de 300 millions de francs.

Les calculs ont été effectués en fonction des situations existant pour chaque voie empruntée par chaque bateau. L'achèvement du programme de modernisation à 1 350 tonnes prévu pour 1985-1986 permettra d'obtenir, à argent constant, des résultats encore meilleurs puisque l'utilisation de grandes unités pourra se généraliser sur l'ensemble des voies importantes du réseau belge. Entre-temps, les autorités françaises auront vraisemblablement achevé la mise à grand gabarit de l'Escaut et des voies vers la Lys, permettant ainsi l'utilisation des grandes unités pour le trafic international avec ce pays.

Les statistiques reprises en annexe V montrent la répartition du trafic par voie navigable suivant la nature des produits transportés. On constate une stabilité dans le trafic des différentes catégories et dans la répartition du trafic selon la destination et la provenance des marchandises. L'ensemble des minéraux bruts et matériaux de construction et des produits pétroliers constitue plus de la moitié du tonnage transporté par voie navigable.

— *Seconde liaison entre Gand et la mer*

Une fois de plus, le problème d'une seconde liaison entre le port de Gand et la mer du Nord a été évoqué en Commission. A cet égard, un membre a fait remarquer que jusqu'ici le Ministre a chaque fois renvoyé aux négociations en cours avec les Pays-Bas. Où en sont ces négociations?

Ces derniers temps, des difficultés se sont déjà produites plusieurs fois à l'écluse de Terneuzen, ce qui risquerait de bloquer tout trafic, avec toutes les conséquences néfastes que cette situation peut avoir pour l'ensemble des entreprises de la région gantoise, et notamment pour Sidmar. L'intervenant souhaiterait que le Ministre fasse clairement connaître sa position.

Le Ministre répond que le Département des Travaux publics n'a pas encore de plans concrets pour la construction d'une seconde liaison entre le port de Gand et la mer.

Or, la ville de Gand reste favorable à l'établissement de pareille liaison et envisage à cette fin de charger un groupe d'étude d'une enquête scientifique destinée à servir de base technique, économique et financière à des pourparlers avec les autorités néerlandaises. Des fonctionnaires du Département des Travaux publics feront partie de ce groupe d'étude.

Een en ander moet ook bekeken worden in het kader van een globaal zeehavenbeleid. De Nationale Havencommissie is uiteraard ook met dit voorstel geconfronteerd.

Het lijkt op dit ogenblik niet opportuun over dit onderwerp reeds officiële besprekingen met Nederland aan te knopen.

Kanaal Gent-Terneuzen

Veren Terdonk en Langerbrugge.

Een oplossing voor het personeelstekort op deze veren kan gevonden worden, door ze te vervangen door een tunnel.

Voor wanneer zijn deze werken voorzien ?

In zijn antwoord verklaart de Minister dat zoals reeds in het vooruitzicht gesteld in antwoord op de parlementaire vraag d.d. 26 juli 1978, het departement de nodige inspanningen geleverd heeft om het chronisch tekort inzake varend personeel op deze beide veerdiensten te verhelpen. De situatie van de personeelsleden werd door een bijzondere werkgroep onderzocht, die een voorstel tot kaderwijziging en -uitbreiding heeft uitgewerkt. Hierdoor zullen deze functies aantrekkelijker gemaakt worden, zodat waarschijnlijk meer personeel voor het bedienen van het veer zal kunnen aangetrokken worden. De procedure voor deze kaderaanpassing werd op gang gebracht.

Wat betreft het bouwen van een tunnel onder het kanaal Gent-Terneuzen als verbinding tussen de Kennedylaan op de rechteroever met de industrieweg op de linkeroever, deelt de Minister mede dat voornamelijk geen beslissing hieromtrent getroffen kan worden. Het bouwen van deze tunnel zou echter het afschaffen van het veer van Langerbrugge niet rechtvaardigen, gezien het lokale belang van dit veer. Het veer te Terdonk daarentegen zou hierdoor wel kunnen afgeschaft worden.

— Bagger- en normaliseringswerken

Op een vraag betreffende het storten van slib uit het kanaal Gent-Terneuzen antwoordt de Minister dat het Rijk, meer in het bijzonder in de voorhaven, onderhoudsbaggerwerken uitvoert. Daar enerzijds momenteel geen stortterreinen ter beschikking zijn, en anderzijds de onderhoudsbaggerwerken niet langer meer konden uitgesteld worden, wordt de onderhoudsbagger-specie nu voorlopig gestort in de wachthaven voor binnenschepen aan de Ringvaart.

Binnenkort zal nochtans een offerteaanvraag uitgeschreven worden voor het uitbaggeren van 1 miljoen m³ slib uit het eigenlijke kanaal, hierbij inbegrepen het opnieuw opbaggeren van het voorlopig in de wachthaven gestorte slib. Deze specie zal geborgen worden op een terrein gelegen in de wijk « Callemansputte » te Zelzate, waar volgens het gewestplan een ontginningsgebied voorzien is. Het Rijk zal de ontginning nu meteen uitvoeren en aldus een put creëren met een volume van 1,2 miljoen m³.

De Minister wenst er hier op te wijzen dat voor zijn Departement zowat alle alternatieven onderzocht werden, doch dat enkel de oplossing « Callemansputte » op het ogen-

L'un ou l'autre aspect doit également être envisagé dans le cadre d'une politique globale des ports de mer. Notre Commission portuaire nationale est évidemment concernée elle aussi par cette proposition.

Il ne paraît pas opportun d'engager dès à présent des négociations officielles avec les Pays-Bas sur cette question.

Canal Gand-Terneuzen

Passages d'eau de Terdonk et de Langerbrugge.

Il est possible de remédier au manque d'effectifs en remplaçant les passages d'eau par un tunnel.

Pour quand les travaux sont-ils prévus ?

Dans sa réponse, le Ministre indique qu'ainsi qu'il a été annoncé dans la réponse à la question parlementaire posée par l'honorable membre le 26 juillet 1978, son département a entrepris les efforts nécessaires pour remédier au manque chronique de personnel dont souffrent ces deux services de passage. Un groupe de travail spécial a examiné la situation des agents concernés et établi une proposition de modification et d'extension du cadre. Cette proposition rendra la fonction plus attrayante et permettra vraisemblablement de recruter davantage de personnel pour desservir le bac. La procédure d'ajustement du cadre est en cours.

En ce qui concerne la construction d'un tunnel en dessous du canal Gand-Terneuze et reliant la Kennedylaan sur la rive droite à la route industrielle de la rive gauche, le Ministre déclare qu'aucune décision n'est encore intervenue. Quoi qu'il en soit, la construction de ce tunnel ne justifierait pas la suppression du bac de Langerbrugge, compte tenu de l'importance locale de celui-ci. En revanche, cette solution permettrait de supprimer le bac de Terdonk.

— Travaux de dragage et de normalisation

Répondant à une question concernant le déversement des produits de dragage retirés du canal Gand-Terneuzen, le Ministre déclare que l'Etat effectue actuellement des travaux de dragage d'entretien, plus particulièrement dans l'avant-port. Etant donné qu'il n'y a pas de terrains de déversement disponibles et que, d'autre part, les travaux de dragage ne pouvaient être différés plus longtemps, les produits retirés sont provisoirement déversés dans le port d'attente des péniches, au « Ringvaart ».

Prochainement, il sera lancé un appel d'offres pour le dragage d'un million de m³ de produits dans le canal proprement dit, en ce compris la récupération des produits provisoirement déversés dans le port d'attente. Ces produits seront déversés sur un terrain situé dans le quartier « Callemansputte » à Zelzate, où le plan de secteur prévoit une zone d'extraction. L'Etat procédera immédiatement à l'extraction, créant ainsi une fosse de 1,2 million de m³ de volume.

Le Ministre tient à souligner ici que son Département a envisagé toutes les alternatives possibles et que la solution de la « Callemansputte » est pour le moment la

blik een valabele oplossing biedt. Zo kan voor het storten in de Westerschelde van de Nederlandse autoriteiten geen toelating bekomen worden, en kon te lande geen ander stortterrein gevonden worden dat onmiddellijk beschikbaar was en dat mogelijkheid bood voor het veilig opbergen van de toxische specie.

In de ontginningsput zal dan baggerspecie van het kanaal Gent-Terneuzen gestort worden. Omdat het slib toxische stoffen bevat, zal, om verontreiniging van het grondwater te vermijden, rond de put een waterdicht scherm aangelegd worden. Gezien op beperkte diepte een kleilaag wordt aangetroffen en het waterdicht scherm tot in deze kleilaag reikt, wordt also een waterdichte kuip verwezenlijkt. Nadat het slib geborgen is zal het oppervlak afgewerkt worden tot een groenzone.

Ook het slib, dat tijdelijk gestort werd in de wachthaven, zal in de « Callemansputte » geborgen worden. Er mag verwacht worden dat op 1 april 1980 de wachthaven weer zal ter beschikking gesteld worden van de binnenscheepvaart.

In de eerstvolgende jaren zal het Rijk nog grote behoefte hebben aan stortterreinen om jaarlijks een volume van een half miljoen m³ slib te kunnen bergen. In samenwerking met vertegenwoordigers van de stad Gent, de Ministeries van Volksgezondheid en Landbouw, en het Bestuur van de Stedebouw en Ruimtelijke Ordening en de provincie Oost-Vlaanderen wordt een inventaris van de mogelijke stortterreinen opgemaakt. Binnen een jaar zou deze studie moeten voltooid zijn.

Een lid constateert dat in de begroting 1 747 miljoen frank is ingeschreven voor baggerwerken. Hij vraagt :

1. Wat de evolutie is van die kredieten;
2. Op welke wijze de werken worden toevertrouwd;
3. Wat de resultaten zijn van de ondernomen baggerwerken.

De Minister verstrekt hierop volgend antwoord :

1. De voorziene kredieten op artikel 14.03 voor onderhoudsbaggerwerken zijn respectievelijk :

1975 : 1 003 miljoen frank;
 1976 : 1 148 miljoen frank;
 1977 : 1 322 miljoen frank;
 1978 : 1 432 miljoen frank;
 1979 : 1 747 miljoen frank.

2. Voor deze werken werden onderhandse overeenkomsten afgesloten. Zoals bekend is de procedure van de onderhandse overeenkomst een volledig wettelijke procedure, die zowel in de vroegere wet van 1963 als in de nu van kracht zijnde wet van 1976 op de overheidsopdrachten voorzien is, mits aan bepaalde voorwaarden voldaan wordt.

Zonder hierover in detail te treden is het toch nuttig erop te wijzen dat steeds voldaan werd aan de volgende essentiële voorwaarden tot het sluiten van een onderhandse overeenkomst :

seule solution valable. En effet, il n'est pas possible d'obtenir des autorités néerlandaises l'autorisation de déverser dans l'Escaut occidental ni de trouver un autre terrain de déversement qui soit immédiatement disponible et puisse recevoir les matières toxiques en toute sécurité.

La fosse d'extraction est donc destinée à recevoir les produits de dragage du canal Gand-Terneuzen. Vu la présence d'éléments toxiques, la fosse sera rendue étanche sur tout son pourtour, afin d'éviter la pollution des eaux souterraines. Compte tenu de la présence d'une couche d'argile à faible profondeur et du fait que l'écran étanche sera prolongé jusqu'à cette profondeur, on obtiendra ainsi une fosse parfaitement étanche et, une fois comblée avec les produits de dragage, sa surface sera aménagée en zone verte.

Les produits provisoirement déversés dans le port d'attente seront également confiés à la « Callemansputte ». On peut s'attendre à ce que le port d'attente soit rendu à la navigation intérieure pour le 1^{er} avril 1980.

Dans les prochaines années, l'Etat aura encore d'importants besoins en terrains de déversement, compte tenu d'un volume d'un demi-million de m³ à déposer annuellement. Un inventaire des terrains de déversement possibles est actuellement dressé en collaboration avec les représentants de la ville de Gand, les Ministères de la Santé publique et de l'Agriculture, l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire et la province de Flandre orientale. Cette étude devrait être terminée d'ici un an.

Un membre constate que le budget prévoit 1 747 millions de francs pour des travaux de dragage. Il demande :

1. Quelle est l'évolution de ces crédits;
2. De quelle manière les travaux sont attribués;
3. Quels sont les résultats des dragages entrepris.

Le Ministre donne la réponse suivante :

1. L'évolution des crédits inscrits à l'article 14.03 pour travaux de dragage se présente comme suit :

1975 : 1 003 millions de francs;
 1976 : 1 148 millions de francs;
 1977 : 1 322 millions de francs;
 1978 : 1 432 millions de francs;
 1979 : 1 747 millions de francs.

2. Ces travaux ont fait l'objet de marchés de gré à gré. Comme l'on sait, la procédure de gré à gré est une procédure parfaitement légale qui était prévue dans l'ancienne loi de 1963 et qui, moyennant certaines conditions, est reprise par la loi de 1976, qui régit actuellement les marchés publics.

Sans entrer dans le détail, il est cependant utile de souligner que les conditions essentielles qui régissent la passation des marchés de gré à gré ont toujours été respectées :

a) Ten minste één door de wet vereiste feitelijke voorwaarde was steeds vervuld; in dit geval was de voornaamste reden de beschikbaarheid van het gepaste materieel (uitgebreide vloot van allerhande baggertuigen);

b) Het sluiten van de overeenkomst geschiedde steeds met instemming van het bevoegd Ministercomité, waarvan sprake is in de desbetreffende artikelen van de reeds genoemde wet.

3. De resultaten :

a) De baggerwerken in de Schelde hebben als resultaat gehad dat de haven van Antwerpen bereikbaar is geworden voor alle conventionele stukgoedschepen, voor containerschepen van de 3e generatie tot $264,5 \times 32,24 \times 12$ m, voor lichtermoederschepen (260 m lang en 11,3 m diepgang) alsook voor grote massagoedschepen ($282,3 \times 42,58$ m, zijnde 139 864 dwt) bij normale tij met $43'44''$ (11,11 m/13,42) diepgang opvarende en tot $38'6''$ (11,74 m) diepgang afvarende. Bovendien is het overgroot gedeelte van de scheepsbeweging op Antwerpen niet meer tijgebonden (d.w.z. schepen met een diepgang van 9,75 m voor de Zandvlietsluis), en is de vaart op Antwerpen veiliger, soepeler en gemakkelijker geworden.

b) De baggerwerken in de havens langs de kust en de toegangseulen beogen alleen het behoud van de benodigde vaardiepte van en naar deze havens.

— *Bevaarbaarmaking van de Schelde voor schepen van 1 350 ton*

Op een vraag over de bevaarbaarmaking van de Schelde in Doornik voor schepen van 1 350 ton, antwoordt de Minister dat hij besloten heeft, wegens de vele grote moeilijkheden die deze werken meebrengen, een loodsingsinstallatie aan te brengen bij de « pont des Troues » en de alternatieve doorvaart van de schepen te regelen door middel van verkeerslichten.

Die werken zouden dit jaar nog kunnen gereedkomen; er is evenwel geen haast bij, want het eerste schip van 1 350 ton zal niet vóór 1981 tot Doornik kunnen varen, gelet op het programma dat thans in uitvoering is.

— *Geschiktmakingswerken aan het Albertkanaal*

Een commissielid stelt de volgende vragen :

1. Wanneer zal de bevaarbaarmaking van het Albertkanaal voor schepen van 9 000 ton beëindigd zijn ?

2. Welke oplossing wordt overwogen voor de doorvaart onder de « pont des Arches » in Luik ?

De Minister antwoordt :

1. De werken tussen Herstal en Ternaaien, die worden uitgevoerd met kredieten van de « Office de la Navigation », zullen in 1984 voltooid zijn.

De werken tussen Monsin (toegang tot het Albertkanaal) en Herstal, ten laste van dezelfde kredieten, zijn in studie; het is een ingewikkelde kwestie, want die streek is sterk bebouwd.

a) Une des conditions de fait au moins requise par la loi a toujours été remplie; en l'occurrence la raison principale était que l'entrepreneur disposait du matériel adéquat (flotte importante comportant des engins de toutes sortes);

b) La conclusion du marché a toujours reçu l'accord du comité ministériel compétent, ainsi que le prévoient les articles spécifiques de la loi précitée.

3. Les résultats :

a) Les travaux de dragage de l'Escaut ont rendu le port d'Anvers accessible à tous les navires conventionnels de transport en cueillette, aux navires porte-conteneurs de la 3^e génération jusqu'à $264,5 \times 32,24 \times 12$ m, aux navires porte-barges (260 m de long et 11,3 m de tirant d'eau) ainsi qu'aux vraquiers géants ($282,3 \times 42,58$ m, soit 139 864 tdw) à marée normale, calant $43'44''$ (11,11 m/13,42) vers l'amont et jusqu'à $38'6''$ (11,74 m) vers l'aval. En outre, la plus grande partie des navires accostant à Anvers ne sont plus tenus par les marées (c.-à-d. les navires calant 8,75 m pour l'écluse de Zandvliet), et la route d'Anvers est devenue plus sûre, plus souple et plus facile.

b) Les dragages effectués dans les ports du littoral et dans les chenaux d'accès n'ont d'autre objet que d'en préserver la navigabilité.

— *Mise au gabarit de 1 350 tonnes de l'Escaut*

A une question relative à la mise au gabarit de 1 350 tonnes de l'Escaut à Tournai, le Ministre dit qu'il a décidé, en raison des difficultés nombreuses et complexes soulevées par ces travaux à Tournai, d'installer un dispositif de guidage au pont des Troues et de régler le passage des bateaux en alternat à l'aide d'une signalisation lumineuse.

Ces travaux pourraient être réalisés encore cette année : il n'y a cependant aucune urgence en la matière, car le premier bateau de 1 350 tonnes, compte tenu du programme en cours, ne pourra accéder à Tournai avant 1981.

— *Travaux d'aménagement du canal Albert*

1. Quand se termineront les travaux de mise au gabarit de 9 000 tonnes du canal Albert ?

2. Quelle solution envisage-t-on pour le passage du pont des Arches à Liège ?

Le Ministre répond :

1. Les travaux entre Herstal et Lanaye, exécutés à charge des crédits de l'Office de la Navigation, seront terminés en 1984.

Les travaux entre Monsin (entrée du canal Albert) et Herstal, toujours à charge des mêmes crédits, sont à l'étude : la question est compliquée, la région traversée étant particulièrement agglomérée.

Het einde van de werken is te verwachten voor 1986-1987. De doorvaart van de konvooien kan evenwel echter al voor 1985 in uitzicht worden gesteld.

Wat het vak Ternaaien-Wijnegem betreft, zullen de werken ten laste van de kredieten van de Dienst voor de Scheepvaart omstreeks 1985 voltooid zijn.

2. De zgn. « kleine duwkonvooien » van 125 meter lang en 11,40 meter breed varen thans regelmatig onder de « pont des Arches » door. Dat wordt moeilijk zodra de snelheid van de stroom toeneemt.

De aanwezigheid van de loopbrug Saucy stroomopwaarts, de breedte van de doorvaartopening tussen de pijlers van de « pont des Arches », de scherpe bocht stroomafwaarts en de drukke traditionele scheepvaart maken het onder de huidige omstandigheden niet mogelijk de doorvaart van langere en (of) bredere eenheden dan 125 meter \times 11,40 meter te overwegen.

De grote duwvaart van 9 000 ton is slechts mogelijk door de techniek van de overlading.

De toekomst ligt in de bouw van een brug zonder pijlers, maar dit zal niet voor onmiddellijk zijn.

De problemen van het wegverkeer die rijzen als gevolg van de bouw van een nieuwe « pont des Arches » zullen pas kunnen worden overwonnen na de voltooiing van de werken die aan de gang zijn op de place Saint-Lambert en de aftakingskaaien.

Zuid-Willemsvaart

Volgens een lid beantwoordt de Zuid-Willemsvaart niet meer aan de noodwendigheden. Aanpassingswerken werden tot nu toe uitgesteld omdat de verbreding van het Albertkanaal voorrang had. Die verbredingswerken lopen ten einde. Wat zijn de intenties van de Minister betreffende de Zuid-Willemsvaart inzake het gabarit? Wat is de planning en de timing?

De Minister zegt dat er geen concrete plannen bestaan om het huidige gabarit van 600 t van de Zuid-Willemsvaart te verhogen. Een dergelijke tonnenmaatverhoging heeft voor de Belgische scheepvaart pas zin indien ook de kanalen van Bocholt naar Herentals en van Briegden naar Neerharen van klasse zouden verhogen. De huidige tonnenmaat van deze kanalen bedraagt eveneens 600 t en ter zake bestaan evenmin plannen om in de nabije toekomst tot een aanpassing van de tonnenmaat over te gaan.

Vermits op budgettair vlak voor het Albertkanaal nog alleszins tot 1982 voorzieningen moeten getroffen worden, kan pas met ingang van 1983 aan ernstige investeringen op de genoemde kanalen gedacht worden. Ondertussen zou evenwel een eerste economisch-financiële benaderingsstudie kunnen uitgevoerd worden omtrent het eventueel te verwezenlijken gabarit. Zonder hierop vooruit te lopen kan evenwel gesteld worden dat ten minste het varen met 1 350-tonschepen, en liefst met « kleine » duwvaartkonvooien, zou nagestreefd worden. Dit zou dus uiteindelijk het aannemen van het « verruimd » 2 000-ton-gabarit betekenen.

La fin des travaux correspondants peut être escomptée vers 1986-1987. Toutefois, le passage des convois peut être envisagé en 1985.

En ce qui concerne le tronçon Lanaye-Wijnegem, les travaux, exécutés à charge des crédits du « Dienst voor de Scheepvaart », seront terminés vers 1985.

2. Actuellement, des convois poussés dits « les petits convois poussés », de 125 mètres de long et de 11,40 mètres de large, passent régulièrement sous le pont des Arches. Ce passage devient difficile dès que la vitesse du courant s'accroît.

La présence de la passerelle Saucy en amont, la largeur de la passe entre les piles du pont des Arches, la courbure prononcée en aval et l'intensité de la navigation traditionnelle ne permettent pas d'envisager, dans les conditions présentes, le passage d'unités plus longues et (ou) plus larges que 125 mètres \times 11,40 mètres.

Le grand poussage de 9 000 tonnes ne peut se faire que par la technique de « rupture de charge ».

La solution d'avenir consistera dans la construction d'un pont sans piles; elle ne peut être envisagée dans l'immédiat.

Les problèmes de circulation routière posés par la construction d'un nouveau pont des Arches ne pourront être résolus qu'après la fin des travaux en cours place Saint-Lambert et le long des quais de la Dérivation.

La Zuid-Willemsvaart

Un membre déclare que la « Zuid-Willemsvaart » ne répond plus aux nécessités. Les travaux d'adaptation ont jusqu'ici été reportés parce que c'était l'élargissement du canal Albert qui avait priorité. Ces travaux d'élargissement sont sur le point de se terminer. Quelles sont les intentions du Ministre en ce qui concerne le gabarit de la « Zuid-Willemsvaart »? Qu'en est-il du programme et du calendrier des travaux?

Le Ministre répond qu'il n'existe pas de plans concrets concernant l'augmentation du gabarit de la « Zuid-Willemsvaart », qui est actuellement de 600 t. Une telle augmentation n'a de sens pour la batellerie belge que si le canal Bocholt-Herentals et le canal Briegden-Neerharen sont eux aussi reclassés. Le gabarit actuel de ces deux canaux est également de 600 t et il n'existe pas non plus de plans pour en adapter le tonnage dans un proche avenir.

Etant donné que, sur le plan budgétaire, il faudra prévoir des crédits pour le canal Albert au moins jusqu'en 1982, ce n'est qu'à partir de 1983 que des investissements sérieux pourront être envisagés pour les canaux précités. Entre-temps, une première étude d'approche économique-financière pourrait toutefois être consacrée au gabarit qu'il conviendrait éventuellement de réaliser. Sans vouloir préjuger des conclusions d'une telle étude, on peut dire que l'objectif serait de rendre ces canaux accessibles, au moins, aux bateaux de 1 350 tonnes et, de préférence, aux « petits » convois poussés. Ceci conduirait finalement à adapter le gabarit élargi à 2 000 t.

Tenslotte zij nog opgemerkt dat voor de werken aan de besproken kanalen niet kan gerekend worden op de speciale financiering ad hoc voor het Albertkanaal, tenzij daarin later bij wet wordt voorzien, met het akkoord van de Minister van Financiën.

E. Waterbeheersing

— Versteving van de dijken — Stormvloedkering

Er worden verscheidene opmerkingen gemaakt over het dijkenbeleid en vragen gesteld over de plannen van de Regering in verband met de eventuele bouw van een stormvloedkering te Oosterweel.

De Minister wijst erop dat, bij het opmaken van het ontwerp van begroting 1979, rekening werd gehouden met het door de Staat reeds goedgekeurd ontwerp van dijkenwet.

Genoemd wetsontwerp zal zoals bekend een vlottere uitvoering van het Sigma-plan mogelijk maken in die zin dat dijken die het eigendom zijn van particulieren of van polderbesturen met een wettelijke erfdienstbaarheid worden bezwaard en, in afwachting van de onteigening ervan door de Staat, verbreed en verhoogd en, alleszins, verstevingd kunnen worden om hun rol van waterkering in de toekomst beter te kunnen vervullen.

In artikel 01.07 van het ontwerp van begroting 1979 is een belangrijk bedrag uitgetrokken voor dijkversterkingen in bebouwde en industriële zones. Voor het uitvoeren van deze werken moeten in veel gevallen belangrijke aankopen uitgevoerd worden, wat soms op moeilijkheden stuit, inherent aan de onteigeningsprocedure.

Alhoewel een inspanning wordt gedaan om de uitgetrokken kredieten volledig en doelmatig aan te wenden en de werken te realiseren binnen de vastgelegde werkalender, is het gevaar niet denkbeeldig dat de onteigeningsprocedure een vertraging bij de uitschrijving van de aanbestedingen zou kunnen veroorzaken.

Het programma 1979, dat is terug te vinden op bladzijden 64 en volgende van het verantwoordingsprogramma, omvat in hoofdzaak het voortzetten van de werken langs en op de Zeeschelde, de Durme, de Rupel, de Dijle, de Zenne, de Netes en de Ringvaart om Gent. In 1979 zal begonnen worden met de aanleg van overstromingsgebieden langs de Schelde, nl. in de omgeving van Kalken-Wetteren en in de Tielrodepolder. Ook de dijkversterkingen aan de Rupel zullen op grote schaal aangepakt worden.

Na uitvoering van het voor dit jaar voorziene programma zal het grootste gedeelte van de Rupeldijken dan ook verhoogd en versterkt zijn.

De studie van de stormvloedkering op de Schelde te Oosterweel werd aangevangen op 1 november 1978.

De studie omvat drie fasen :

Eerste fase : voorstudie van mogelijke oplossingen voor de stormvloedkering. Einde voorstudie begin mei 1979.

Enfin, il y a lieu de noter encore, que les travaux qui seraient effectués à ces canaux, ne pourront compter sur le mode de financement spécial ad hoc prévu pour le canal Albert, à moins que la loi n'y pourvoie ultérieurement, avec l'accord du Ministre des Finances.

E. Maîtrise de l'eau

— Renforcement des digues — Barrage-tempête

Des commissaires formulent plusieurs observations au sujet de la politique menée en matière de digues et posent un certain nombre de questions relatives aux plans du Gouvernement concernant la construction éventuelle d'un barrage-tempête à Oosterweel.

Le Ministre indique que, dans l'élaboration du budget de 1979, il a été tenu compte du projet de loi sur les digues, déjà voté par le Sénat.

Comme l'on sait, ce projet permettra une meilleure mise en œuvre du plan Sigma en ce sens que les digues appartenant aux particuliers ou aux administrations poldériennes seront grevées d'une servitude et qu'en attendant leur expropriation par l'Etat, elles peuvent être élargies, exhausées et, en tout cas, renforcées de manière à pouvoir mieux servir à l'avenir leur mission de retenue des eaux.

L'article 01.07 du projet de budget 1979 prévoit un crédit important destiné au renforcement des digues dans les zones bâties et industrielles. L'exécution de ces travaux requiert souvent d'importantes acquisitions, lesquelles se heurtent parfois aux difficultés inhérentes à la procédure d'expropriation.

Bien qu'on s'efforce d'utiliser complètement et judicieusement les crédits prévus et de réaliser les travaux dans les délais fixés, il n'est pas illusoire de craindre que la procédure d'expropriation ne provoque des retards dans les mises en adjudication.

Le programme 1979, qu'on retrouve aux pages 64 et suivantes du programme justificatif, comporte essentiellement la poursuite des travaux sur et le long de l'Escaut maritime, de la Durme, du Rupel, de la Dyle, de la Senne, des Nèthes et du Canal circulaire de Gand. C'est en 1979 que débiteront les travaux d'aménagement des bassins d'inondation de l'Escaut, et ce aux environs de Kalken-Wetteren et dans le Tielrodepolder. Le renforcement des digues du Rupel sera entrepris sur une grande échelle.

Après exécution du programme prévu pour cette année, la plus grande partie des digues du Rupel seront donc exhausées et renforcées.

L'étude du barrage-tempête prévu sur l'Escaut à Oosterweel a été entamée le 1^{er} novembre 1978.

Elle comporte trois phases :

Première phase : étude préalable des solutions possibles. Fin de l'étude préalable début mai 1979.

Tweede fase : studie van de varianten aangehouden uit de voorstudie. Einde van de tweede fase : 1 januari 1980.

Derde fase : opmaken van het ontwerp dat gekozen wordt uit de variantenstudie. Einde van de studie : 1 november 1980.

De voorbereidende werken voor de uitvoering kunnen dus aanvangen begin 1981.

Voor de uitvoering moet op de bouwtijd van zeven tot acht jaar worden gerekend.

Stuwen

Een commissielid vraagt of de Minister niet van oordeel is dat het steeds maar uitstellen van de beslissing en de uitvoering van stuwdammen op de grote Waalse rivieren gevaar inhoudt voor de welvaart en de economische bedrijvigheid in het Samber- en Maasgebied.

Trouwens, een voldoende debiet en een gewaarborgde kwaliteit van het rivierwater is een van de belangrijke randvoorwaarden op dit vlak.

De Minister antwoordt dat de bouw van stuwmuren om het water in de rivieren op peil te houden, in talrijke opzichten van groot belang is. Beslissingen over hun capaciteit en de plaats waar ze zullen worden gebouwd, moeten na ernstig overleg en met kennis van zaken worden genomen.

Daarom heeft hij vorig jaar een college van deskundigen ingesteld, bestaande uit de professoren Nihoul en Charlier en generaal Crahay, die zullen onderzoeken wat de minimumvereisten zijn opdat Samber en Maas hun zelfreinigend vermogen en hun fysisch-chemische kwaliteit zouden behouden na zuivering van het industrieel en stedelijk afval.

Aan de hand van dit onderzoek zal worden bepaald wat de capaciteit van die stuwmuren moet zijn om dat water op peil te houden.

Een eerste rapport betreffende de Samber is ingediend. Na bespreking met de betrokken partijen is een tweede rapport gereedgekomen. Dit heeft aanleiding gegeven tot nieuwe opmerkingen.

Er wordt nu gewacht op het eindrapport.

De opdracht tot het onderzoek van het Maaswater is later gegeven. De eerste resultaten daarvan zijn nog niet bekend.

Zodra de onderzoekingen zijn voltooid en zodra over de resultaten overeenstemming is bereikt, zal de Minister aan de Regering passende voorstellen doen.

Een ander lid vraagt of er een verband bestaat tussen het vraagstuk van de kernenergie en de werken die gepland zijn voor de stuwdammen.

Volgens de Minister bestaat daartussen geen rechtstreeks verband.

Het kan echter niet worden ontkend, dat de thermische centrales in het algemeen van invloed zijn op de kwaliteit en het waterdebiet van de rivieren als gevolg van verwarming of verdamping.

Deuxième phase : étude des variantes retenues lors de la première phase. Fin de la deuxième phase : 1^{er} janvier 1980.

Troisième phase : établissement du projet issu de l'étude des variantes. Fin de l'étude : 1^{er} novembre 1980.

Les travaux préparatoires à l'exécution pourront donc commencer au début de 1981.

La durée des travaux doit être estimée à 7 ou 8 ans.

Barrages

Un commissaire pose la question suivante : Le Ministre n'estime-t-il pas que remettre constamment la décision et l'exécution de barrages sur les grandes rivières wallonnes n'est pas dangereux pour la prospérité et les activités économiques sur la Sambre et la Meuse ?

En effet, un débit suffisant et une qualité garantie de l'eau de rivière constituent l'une des conditions marginales importantes dans ce domaine.

Le Ministre répond que les projets de construction des barrages-réservoirs destinés au soutien d'étiage des rivières ont à de nombreux égards une importance considérable. Leur capacité et leur implantation doivent être déterminées à bon escient et en parfaite connaissance de cause.

Dans cet esprit, il a installé l'an dernier un collège d'experts composé des professeurs Nihoul et Charlier, ainsi que du général Crahay, afin d'apprécier les valeurs minimales à garantir pour maintenir le pouvoir auto-épurateur et la qualité physico-chimique des eaux de la Sambre et de la Meuse après épuration des rejets industriels et urbains.

Les chiffres qui résultent de cette étude permettront la détermination des capacités des réservoirs à constituer pour soutenir les débits d'étiage.

Dans l'ordre actuel des choses, un premier rapport a été déposé en ce qui concerne la Sambre. Après discussion avec les parties concernées, un second rapport a été fourni. L'examen de ce second rapport a engendré de nouvelles observations.

Le rapport final est actuellement attendu.

Le contrat relatif à l'étude de la Meuse a été passé plus tard. Les premiers résultats ne sont pas connus.

Dès que les études seront terminées et auront fait l'objet d'un consensus, le Ministre se fera un devoir de proposer au Gouvernement les solutions qui s'imposent.

Un autre commissaire se demande s'il y a une relation entre le problème nucléaire et les travaux projetés en matière de barrages.

D'après le Ministre, il n'y a pas de relation directe entre le problème nucléaire et les travaux projetés en matière de barrages.

Il est toutefois indéniable que, d'une façon générale, les centrales thermiques influencent la qualité des eaux des rivières et le débit : soit par échauffement, soit par évaporation.

In beide gevallen kan dat verholpen worden door bij laag waterpeil het minimumdebiet van de rivier te verhogen ter bescherming van de fysische en chemische eigenschappen en van het zelfzuiverend vermogen.

Alleen in dit perspectief kan het probleem van de stuwdammen in verband worden gebracht met de thermische centrales, ongeacht de gebruikte brandstof.

F. Gebouwen

Enkele leden merken op dat, ondanks de wil om te regionaliseren, nog 25 pct. van de kredieten voor de gebouwen naar Brussel gaan. Is dat aandeel niet overdreven, te meer omdat er in Brussel reeds een overschot is aan kantoorruimte ?

Voorts wordt gevraagd of er een bouwvergunning werd afgeleverd voor de administratieve wijk te Brussel, meer bepaald voor het thans in opbouw zijnde torengebouw.

De Minister bevestigt dat in de Brusselse agglomeratie heel wat kantoorruimte onbezet blijft.

Er valt nochtans op te merken dat die gebouwen door hun versnippering en hun ligging niet geschikt zijn voor het onderbrengen of groeperen van de verschillende rijksdiensten.

Het is in ieder geval belangrijk dat het Rijksadministratief Centrum zo spoedig mogelijk wordt voltooid, want het gehele gebouwencomplex is onbruikbaar zolang het niet volledig is uitgevoerd.

Ofschoon dit slechts een bedenking is en geen verantwoording, mag gezegd worden dat de investeringen van de Staat in nieuwbouw de tewerkstelling bevorderen, wat niet het geval is wanneer reeds bestaande gebouwen worden aangekocht.

Voor het overige toont de vergelijking tussen de gehuurde gebouwen en de eigen gebouwen van de Staat duidelijk aan dat er niet te veel rijksgebouwen in de Brusselse agglomeratie zullen zijn, ondanks de gewestvorming en het wegtrekken van sommige diensten uit de hoofdstad.

Bouwvergunningen voor het Rijksadministratief Centrum —overzicht.

Bouwvergunning

Blok A - parkeergebouw - beheerd door de maatschappij City Parking : 6 mei 1959.

Bloc B - parkeergebouw - beheerd door de maatschappij City Parking : 6 mei 1959.

Blok C - Volksgezondheid : 6 mei 1959.

Blok D - Nationale Opvoeding : 1968.

Blok F - Openbaar Ambt, Volksgezondheid, Nationale Opvoeding (F), Nationale Opvoeding (N), Financiën, Beheer van het centrum : 16 april 1962.

Dans les deux cas, le remède consiste en période d'étiage à relever le débit minimum de la rivière de façon à préserver ses caractéristiques physico-chimiques et son pouvoir auto-épuration.

C'est dans cette perspective seulement que le problème des barrages peut être lié aux centrales thermiques quel que soit le combustible utilisé.

F. Bâtiments

Quelques membres font remarquer que, malgré la volonté de régionaliser, 25 p.c. des crédits bâtiments sont encore utilisés à Bruxelles. N'est-ce pas exagéré, d'autant plus qu'il existe déjà un excédent de bureaux à Bruxelles ?

Ils demandent également si un permis de bâtir a été délivré pour la Cité administrative de Bruxelles, plus particulièrement pour l'immeuble-tour actuellement en construction.

Il est exact, dit le Ministre, qu'il existe dans l'agglomération bruxelloise d'importantes surfaces à usage de bureaux qui restent inoccupées.

Il faut cependant remarquer que ces surfaces par leur morcellement et leur situation géographique ne conviennent pas pour l'installation ou le regroupement des divers services de l'Etat.

En ce qui concerne le Centre administratif de l'Etat, il importe, en tout cas, de l'achever au plus tôt, car l'ensemble de la construction est inutilisable tant que la totalité de l'entreprise n'est menée à bonne fin.

Enfin, ceci étant une réflexion et non une justification, les investissements de l'Etat en construction d'immeubles favorisent l'emploi, ce qui n'est pas le cas lorsqu'il est procédé à l'acquisition pure et simple d'immeubles existants.

Pour le reste, la comparaison entre les superficies louées et les superficies prévues en propriété par l'Etat montre que, malgré la régionalisation et le transfert en province de certains services, il n'y aura pas pléthore de bâtiments de l'Etat dans l'agglomération bruxelloise.

Quant à la délivrance de permis de bâtir pour la Cité administrative, la situation est la suivante :

Permis de bâtir

Bloc A - parking - géré par la société City Parking : 6 mai 1959.

Bloc B - parking - géré par la société City Parking : 6 mai 1959.

Bloc C - Santé publique : 6 mai 1959.

Bloc D - Education nationale : 1968.

Bloc F - Fonction publique, Santé publique, Education nationale, Nationale Opvoeding, Finances, Gestion Cité : 16 avril 1962.

Blok G - Openbare werken, Regie der Posterijen, Openbaar Ambt, Volksgezondheid : 6 mei 1959.

Blok E (Toren) - bestemd voor Financiën (in aanbouw) : Beslissing van Minister De Saeger, bekrachtigd op 14 maart 1974 door Minister Califice, op grond van artikel 48 van de wet op de stedenbouw van 22 december 1970.

Blok H - bestemd voor Openbare Werken en voor de Dienst Brandbestrijding (in aanbouw) : 28 september 1977.

Op een vraag betreffende de plannen voor de huisvesting van de diensten van de Europese Gemeenschappen antwoordt de Minister dat, voor het dienstjaar 1979, de volgende ontwerpen voor de EG werden voorzien op het fysisch programma van het Bestuur der Gebouwen (in miljoenen franken) :

— Brussel : Berlaymontcomplex	
— Annuïteit	153
— Nieuwe telefooncentrale (*)	280
— Diverse kleine werken	42
— Europese scholen :	
— Mol : Diverse kleine voltooiingswerken	20
— Sint-Lambrechts-Woluwe :	
— Oprichten sporthal, sportvelden, wegen en parkings	128
— Diverse kleine werken	17
Totaal	640

Ondervraagd over de kredieten bestemd voor de administratieve gebouwen in Limburg, antwoordt de Minister dat tijdens de voorbije jaren volgende bedragen werden vastgelegd :

1976 : 363 180 000 frank;
1977 : 78 145 000 frank;
1978 : 145 091 000 frank.

Voor 1979 is een bedrag van 267 miljoen voorzien en voor de periode 1980 tot 1982 wordt voorzien dat 1 miljard frank zal worden geïnvesteerd.

— *Thermische isolatie*

Een lid heeft vastgesteld dat de ramen van onlangs opgerichte kantoorgebouwen voor de Rijkswacht aan de buitenzijde niet beschermd zijn tegen de zonnewarmte, noch door luifels, noch door middel van blinden. Door de ruime aanwending van glas en cementbeton in de buitengevels worden zulke kantoorgebouwen tijdens de zomermaanden onbruikbaar wegens de hoge temperaturen die er heersen.

De Minister repliceert hierop dat de Regie der Gebouwen zich, tijdens de voorbije jaren, en in het bijzonder sedert de

(*) De aanzienlijke uitgave van deze telefooncentrale is te verklaren door het feit dat 12 000 aansluitingen moeten voorzien worden en 10 000 toestellen vernieuwd met alle ter zake bijkomende werken.

Bloc G - Travaux publics, Régie des Postes, Fonction publique, Santé publique : 6 mai 1959.

Bloc E (Tour) - Destiné aux Finances (en construction) : Décision de M. le Ministre De Saeger entérinée le 14 mars 1974 par M. le Ministre Califice, sur base de l'article 48 de la loi sur l'urbanisme du 22 décembre 1970.

Bloc H - destiné aux Travaux publics et au Service Incendie (en construction) : 28 septembre 1977.

En réponse à une question concernant les plans relatifs à l'hébergement des services des Communautés européennes, le Ministre communique que pour l'exercice 1979, le programme physique de l'Administration des Bâtiments prévoit les projets suivants (en millions de francs) :

— Bruxelles : Complexe du Berlaymont	
— Annuité	153
— Nouveau central téléphonique (*)	280
— Divers petits travaux	42
— Ecoles européennes :	
— Mol : Divers petits travaux d'achèvement	20
— Woluwe-Saint-Lambert :	
— Construction hall de sports, terrains de sports, voirie et parkings	128
— Divers petits travaux	17
Total	640

Interrogé sur les crédits destinés aux bâtiments administratifs de la province de Limbourg, le Ministre indique que les engagements des années précédentes se présentent comme suit :

1976 : 363 180 000 francs;
1977 : 78 145 000 francs;
1978 : 145 091 000 francs.

Pour 1979, il est prévu un crédit de 267 millions et pour la période 1980-1982, les prévisions d'investissement s'élèvent à 1 milliard de francs.

— *Isolation thermique*

Un membre déclare avoir constaté que les fenêtres d'immeubles de bureaux récemment construits pour la gendarmerie ne sont protégées du soleil ni par des persiennes ni par des marquises. Par suite de l'emploi de quantités importantes de verre et de béton de ciment dans la construction des murs extérieurs, de tels immeubles de bureaux se révèlent inutilisables durant les mois d'été, en raison des températures élevées qui règnent dans les bureaux.

Le Ministre répond qu'au cours des années passées et plus particulièrement depuis la crise de l'énergie, la Régie des

(*) L'importance du crédit relatif à ce central téléphonique s'explique par le fait qu'il y a 12 000 raccordements à prévoir et 10 000 appareils à renouveler, avec tous les travaux connexes que cela implique.

energiecrisis bijzonder heeft toegelegd op de verbetering van de thermische kwaliteit van de gebouwen aan haar zorg toevertrouwd. Deze actie ging gepaard met een vernieuwing van de opvatting der thermische installaties en met een bestendige inspanning om het gebruik en het beheer van deze installaties optimaal te houden.

Met betrekking tot de thermische isolatie der gebouwen werden volgende eisen gesteld :

1. Een verbetering van het comfort.

Deze eis beoogt meer in 't bijzonder de thermische kwaliteiten van de « lokalen ».

De criteria zijn vastgelegd in NBN B 62-001.

De thermische transmissieindex (T) van het meest benadeelde lokaal van het gebouw mag een zekere waarde niet overschrijden.

Zo moet $T < 0,9 \text{ W/m}^2 \text{ }^\circ\text{K}$ bij voortdurend bezette lokalen en $T < 1,2 \text{ W/m}^2 \text{ }^\circ\text{K}$ bij lokalen met onderbroken bezetting. De naleving van deze eis wordt onderzocht in het stadium van het ontwerp of bij het onderzoek der offerten.

2. Een eis met het oog op de beperking van het energieverbruik.

Met het oog op de beperking van de warmteverliezen van gans het gebouw worden voorwaarden gesteld aan de globale thermische transmissiecoëfficiënten van dit gebouw.

De criteria werden vastgelegd in een ontwerp tot koninklijk besluit opgemaakt door de Nationale Commissie voor Rationeel Energieverbruik, waarin ook de Regie der Gebouwen zetelde.

In functie van de verhouding $\frac{V}{S}$ (V zijnde het volume van het gebouw en S zijnde de totale buitenoppervlakte) moet de globale thermische transmissiecoëfficiënt (k_s) kleiner blijven dan volgende waarden :

$\frac{V}{S} \leq 0,75$	$0,75 < \frac{V}{S} < 3,3$	$\frac{V}{S} \geq 3,3$
$k_s \leq 0,9$	$k_s \leq 0,35 \frac{V}{S} + 0,64$	$k_s \leq 1,8$

De naleving van deze eis wordt onderzocht in het stadium van het ontwerp of bij het onderzoek der offerten.

De ervaring heeft geleerd dat beide eisen (comfort en energiebesparing) elkaar op gepaste wijze aanvullen.

Naast deze twee eisen heeft de Regie der Gebouwen eveneens bijzondere aandacht geschonken aan een tweede storingsfactor, nl. de zoninval doorheen de doorschijnende en ondoorschijnende buitenwanden.

Bâtiments s'est appliquée à améliorer la qualité thermique des bâtiments confiés à ses soins. Cette action est allée de pair avec un renouvellement de la conception des installations thermiques et avec un effort constant en vue d'optimiser l'utilisation et la gestion de ces installations.

Les exigences suivantes sont d'application en ce qui concerne l'isolation thermique des bâtiments :

1. L'amélioration du confort.

Cette exigence vise plus particulièrement les qualités thermiques des « locaux ».

Les critères sont établis dans la NBN B 62-001.

L'index de transmission thermique (T) du local le plus défavorisé du bâtiment ne peut dépasser une certaine valeur.

C'est ainsi que T doit être inférieur à $0,9 \text{ W/m}^2 \text{ }^\circ\text{K}$ pour les locaux occupés en permanence et à $1,2 \text{ W/m}^2 \text{ }^\circ\text{K}$ pour les locaux occupés de manière intermittente. Le contrôle de cette norme s'effectue au stade du projet ou lors de l'étude des offres.

2. La limitation de la consommation d'énergie.

En vue de limiter la déperdition calorifique de l'ensemble du bâtiment, celui-ci fait l'objet de conditions quant aux coefficients de transmission thermique globale.

Les critères ont été fixés dans un projet d'arrêté royal établi par la Commission nationale de l'utilisation rationnelle de l'énergie, où la Régie des Bâtiments était représentée.

En fonction de la relation $\frac{V}{S}$ (V étant le volume du bâtiments et S sa superficie extérieure totale), le coefficient de transmission thermique globale (k_s) doit être inférieur aux valeurs suivantes :

$\frac{V}{S} \leq 0,75$	$0,75 < \frac{V}{S} < 3,3$	$\frac{V}{S} \geq 3,3$
$k_s \leq 0,9$	$k_s \leq 0,35 \frac{V}{S} + 0,64$	$k_s \leq 1,8$

Le respect de cette exigence est contrôlé au stade du projet ou de l'examen des offres.

L'expérience a démontré que ces deux exigences (confort et économie d'énergie) se complètent opportunément.

Outre ces deux exigences, la Régie des Bâtiments a également accordé une attention particulière à un second facteur de perturbation, à savoir les rayons solaires traversant les parois extérieures transparentes ou opaques.

Ten einde de storingen veroorzaakt door zoninval binnen redelijke grenzen te houden, en het comfort en het energieverbruik (koeling) gunstig te beïnvloeden worden twee hoofdeisen vooropgesteld :

1. Ondoorschijnende buitenwanden

De Regie der Gebouwen streeft ernaar de technische inertie van deze bouwelementen voldoende belangrijk te houden.

De demping van de temperatuuramplitude moet zekere minimumdrempels bereiken.

Ook deze eis wordt onderzocht bij het ontwerp of bij de offerteaanvraag.

2. Doorschijnende buitenwanden

De noodzaak tot het aanbrengen van een zonnewering ter hoogte van de doorschijnende buitenwanden (in 't bijzonder de vensters) wordt onderzocht in de ontwerpfase.

Hierbij wordt rekening gehouden met :

- De oriëntatie van de buitenwanden;
- De thermische inertie der lokalen;
- De relatieve beglaasde oppervlakte.

In functie van deze factoren worden eisen gesteld aan de zonnefactor (S) van de beglazing of wordt er een zonnewering voorzien.

De toepassing van hogervermelde eisen en criteria brengt de Regie der Gebouwen ertoe volgende concrete maatregelen te treffen bij de oprichting van haar nieuwe gebouwen :

- Het verwezenlijken van een ver doorgevoerde thermische isolatie van buitenwanden en dakconstructies;
- Het vermijden gebouwen op te richten met te beperkte thermische inertie (o.m. glazen kooien veelvuldig opgericht tijdens de laatste decennia);
- Het aanbrengen van een functionele zonnewering; buitenblinden of buitengordijnen indien mogelijk, zonnewerende beglazing indien het bouwprogramma of de aard van het gebouw de eerste oplossingen onmogelijk maakt.

Contracten met de privé-architecten

Een commissielid vraagt van welke aard de contracten zijn die voor de bouw van openbare gebouwen gesloten worden tussen privé-architecten en het departement. Zijn het contracten op lange termijn of worden zij voor elk gebouw afzonderlijk gesloten?

De Minister antwoordt dat het Bestuur der Gebouwen, in de meeste gevallen, zelf de plannen maakt van de gebouwen die het wenst op te trekken.

Soms wordt nochtans een beroep gedaan op de privé-sector, met name wanneer het gebouw voor bepaalde doeleinden speciaal moet worden ingericht, wanneer de studies zeer uitvoerig zijn of ook wanneer er talrijke opdrachten en kontakten mee gemoeid zijn (restauratie van beschermde gebouwen, gebouwen in historische wijken of centra, bouwwerken in het raam van plannen voor stadsvernieuwing).

En vue de maintenir dans des limites raisonnables les effets déplaisants des rayons solaires et à influencer favorablement le confort et la consommation d'énergie (conditionnement), on pose deux exigences essentielles :

1. Parois extérieures opaques

La Régie des Bâtiments s'efforce de maintenir à un niveau suffisant l'inertie thermique de ces éléments de construction.

L'amortissement de l'amplitude thermique doit atteindre certains seuils minimaux.

Cette exigence est également examinée au stade du projet ou de l'appel d'offres.

2. Parois extérieures transparentes

La nécessité d'installer une protection solaire au niveau des parois transparentes (plus particulièrement des fenêtres) est examinée dans la phase projet.

Il est tenu compte de :

- L'orientation des parois extérieures;
- L'inertie thermique des locaux;
- La surface vitrée relative.

En fonction de ces facteurs, on formule des exigences à l'égard du facteur solaire (S) des vitrages ou on prévoit une protection solaire.

L'application des exigences et critères décrits ci-dessus amène la Régie des Bâtiments à prendre lors de la construction de nouveaux immeubles les mesures concrètes suivantes :

- Réaliser une isolation thermique très poussée des parois extérieures et des toitures;
- Eviter de construire des bâtiments à inertie thermique trop limitée (par exemple les cages de verre construites durant les dernières décennies);
- Installer une protection solaire fonctionnelle; persiennes et écrans extérieurs si possible; vitrage pare-soleil si le programme de construction ou la nature de l'immeuble exclut les premières solutions.

Contrats avec architectes privés

Un commissaire demande quelle est la nature des contrats conclus entre les architectes privés et le département pour la construction des bâtiments publics. S'agit-il de contrats à long terme ou procède-t-on à la conclusion d'un contrat pour chaque bâtiment?

Dans la majorité des cas l'administration des Bâtiments étudie elle-même les projets de construction des bâtiments qu'elle a à ériger, dit le Ministre.

Toutefois dans certains cas il est fait appel au secteur privé, notamment lorsque le bâtiment présente des particularités spéciales de par l'utilisation qui doit en être faite ou que l'ampleur des études est de très grande importance ou encore que l'étude nécessite des devoirs et des contacts nombreux (restaurations d'immeubles classés, constructions à ériger dans des quartiers ou centres historiques, bâtiments à construire dans le cadre des plans de rénovation urbaine).

De voorschriften daaromtrent eisen dat wanneer het Bestuur een studie aan de privé-sector wil toevertrouwen, het Begrotingscomité vooraf zijn instemming verleent.

Na dit akkoord is het Ministerie van Openbare Werken alleen bevoegd om de architect aan te wijzen.

De contracten met de ontwerpers hebben betrekking op welbepaalde opdrachten, een enkel gebouw of een gebouwencomplex dat in opeenvolgende fasen kan worden opgetrokken.

Gaat het om een omvangrijk plan, dan wordt bij voorkeur een beroep gedaan op een groep van architecten veeleer dan op één enkele architect.

Voor zulke ontwerpen gebeurt het ook dat architecten de opdracht krijgen om samen te werken, ook indien zij geen groep vormen.

Alle opdrachten aan privé-architecten worden uitgegeven op basis van een type-contract dat besproken werd met de Orde van architecten en met de Inspectie van Financiën bij het departement van Openbare Werken.

Het huidige type-contract 77-1 is sinds augustus 1977 van kracht.

IV. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

A. Ontwerp van begroting voor 1979

Art. 6 en 14 (blz. 4 en 5)

Bij deze artikelen wordt voorzien dat bepaalde lasten door het departement zullen gedragen worden in verband met de intercommunale verenigingen IDEA te Bergen en SPI te Luik.

Een lid meent dat het gaat om bedragen van respectievelijk 73 miljoen en 76 miljoen voor de uitrusting van industrieterreinen.

Bestaan er gelijksoortige overeenkomsten voor andere industrieterreinen elders in het land? Zo neen, waarom dan deze uitzonderingen?

De Minister antwoordt dat hij krachtens die artikelen elk jaar de last op zich kan nemen die voortvloeit uit overeenkomsten tussen de Belgische Staat en het Gemeentekrediet van België. Het gaat om interesten, kosten en aflossingen van leningen die aangegaan zijn door de Intercommunales IDEA te Bergen en SPI te Luik, voor de uitrusting van industrieparken.

Dit is een beslissing van de vorige Regering die de IDEA, de SPI en andere Intercommunales die overeenkomsten van hetzelfde type hebben gesloten, op gelijke voet wil plaatsen. Die verplichtingen hebben betrekking op verrichtingen van vóór de regionalisering van de begrotingen in 1975, die zonder enige betwisting ten laste vallen van de nationale begroting.

Les dispositions réglementaires en la matière exigent que lorsque l'administration envisage de confier une étude au secteur privé, l'accord préalable du Comité du Budget soit recueilli.

Lorsque cet accord est obtenu, la désignation de l'auteur du projet est de la compétence exclusive du Ministre des Travaux publics.

Les contrats conclus avec les auteurs de projets portent sur des entités bien définies soit qu'il s'agisse d'un bâtiment unique soit qu'il s'agisse d'un complexe de bâtiments pouvant être construits en phases successives.

Lorsque le projet à étudier est important, il est par préférence fait appel à un groupe d'architectes plutôt qu'à un architecte seul.

Il arrive également que pour des projets de ce genre plusieurs architectes, non constitués en groupe, soient désignés afin de travailler en collaboration.

Toutes les missions confiées à des architectes privés le sont sur base d'un contrat type dont les termes ont été discutés avec l'Ordre des architectes et l'Inspection des Finances accréditée auprès du département des Travaux publics.

Le contrat type 77-1 actuel est en vigueur depuis août 1977.

IV. DISCUSSION DES ARTICLES

A. Projet de budget de 1979

Art. 6 et 14 (pp. 4 et 5)

Ces articles prévoient que certaines charges des Intercommunales IDEA à Mons et SPI à Liège seront supportées par le département.

Un membre constate qu'il s'agit respectivement de montants de 73 et 76 millions destinés à l'équipement de parcs industriels.

Existe-t-il des conventions similaires pour d'autres parcs industriels situés ailleurs dans le pays? Sinon, pourquoi ces deux exceptions?

Le Ministre dit que ces articles l'autorisent à engager chaque année la charge annuelle découlant des conventions intervenues entre l'Etat belge et le Crédit communal de Belgique des intérêts, frais et amortissements des emprunts contractés par les Intercommunales IDEA à Mons et SPI à Liège en vue de l'équipement de parcs industriels.

Il s'agit ici d'une décision du Gouvernement précédent, qui vise justement à mettre sur un pied d'égalité l'IDEA, la SPI et les autres Intercommunales qui ont conclu des conventions du même type; ces obligations sont relatives à des opérations antérieures à la régionalisation des budgets de 1975 et doivent être prises en charge sans discussion possible par le budget national.

Artikel 28 (blz. 8)

Ingevolge dit artikel komen bepaalde bedragen voortvloeiend uit een overeenkomst van 23 januari 1968 inzake het gebouwencomplex op het Muntplein te Brussel, ten laste van de Regie der Gebouwen. Gaat het hier om hetzelfde complex als dat vermeld in artikel 27? Wat is de situatie, met name wat de mede-eigendom betreft? Om welke bedragen gaat het dit jaar en voorgaande jaren?

De Minister antwoordt dat het wel degelijk om hetzelfde gebouwencomplex gaat, dat de Staat mede-eigenaar is van het gebouw, met de stad en een privé-firma, en dat het pand wordt terugbetaald over 26 jaren met vaste annuïteiten voor een geïndexeerd basisbedrag van ongeveer 65 miljoen, waarde in 1967. In een bijakte, na de invoering van de BTW in plaats van de overdrachtsbelasting, werd de geïndexeerde annuïteit omgezet in een vaste annuïteit van 76 187 954 frank, betaalbaar gedurende 12 jaren van 1977 tot 1988.

Artikels 12.30 en 12.32 (blz. 16-17)

Het eerste artikel dekt de werkingskosten van commissies van advies inzake ruimtelijke ordening; het tweede betreft eveneens studiekosten inzake ruimtelijke ordening. Over welke commissies gaat het? Hoe zijn ze samengesteld? Hoeveel zijn er? Hoe dikwijls vergaderen zij?

De Minister verklaart dat artikel 12.30 dient tot dekking van de werkingskosten van de Nationale Commissie voor de Ruimtelijke Ordening, opgericht bij koninklijk besluit van 23 november 1976, artikel 15, die op het vlak van de stedenbouw bevoegd is voor nationale en internationale aanlegingen.

De uitgaven omvatten presentiegelden, reiskosten, huur van het gebouw, onderhoud van de lokalen, telefoon, elektriciteit, aankoop van meubelen, materieel, kantoorbehoeften en documentatie.

Artikel 12.32 dekt de kosten van de stedenbouw in het raam van nationale en internationale studies. Over het algemeen wordt een beroep gedaan op de zes universiteiten. In feite zijn het overeenkomsten voor de Nationale Commissie voor de Ruimtelijke Ordening.

Artikel 14.03 (blz. 16-17)

Dit artikel voorziet o.m. volgens punt 8 van het verantwoordingsprogramma een bedrag van 16 450 000 frank voor het herstellen van veroorzaakte schade en het verwijderen van gezonken schepen.

Een lid vraagt zich af of hier geen verhaal kan worden uitgeoefend tegenover derden.

Waarom moet de Staat hierbij geldelijk verlies lijden?

Article 28 (p. 8)

Cet article met à charge de la Régie des Bâtiments le paiement de certaines sommes découlant d'une convention passée en date du 23 janvier 1968 et concernant le complexe de la place de la Monnaie à Bruxelles. S'agit-il du même complexe qu'à l'article 27? Quelle est la situation, notamment en ce qui concerne la copropriété? Quels sont les montants à payer cette année et pour les exercices antérieurs?

Le Ministre répond qu'il s'agit bien du même complexe, que l'Etat est copropriétaire de l'immeuble avec la ville et une firme privée et enfin que le bien est remboursé par annuité constante pendant 26 années, pour un montant de base indexé de quelque 65 millions, en francs de 1968. Par un avenant rendu nécessaire par le passage de la taxe de transmission à la TVA, l'annuité indexée a été transformée en annuité constante de 76 187 954 francs payable pendant douze ans de 1977 à 1988.

Articles 12.30 et 12.32 (pp. 16-17)

Le premier de ces articles couvre les frais de fonctionnement de commissions consultatives de l'aménagement du territoire; le second concerne également des frais d'études relatifs à l'aménagement du territoire. De quelles commissions s'agit-il? Comment sont-elles composées? Quel est leur nombre? Quelle est la fréquence de leurs réunions?

Selon le Ministre, l'article 12.30 est destiné à couvrir les frais de fonctionnement de la Commission nationale pour l'Aménagement du Territoire créée par l'arrêté royal du 23 novembre 1976, article 15, qui possède en matière d'urbanisme la compétence pour les matières nationales et internationales.

Les dépenses se décomposent en jetons de présence, frais de déplacement, location de bâtiment, entretien des locaux, téléphone, électricité, acquisition de mobilier, de matériel, de fournitures, achat de documentation.

L'article 12.32 couvre le coût des études en matière d'urbanisme dans le cadre des études au niveau national et international; il est en règle générale fait appel aux six universités. En fait il s'agit des contrats destinés à la Commission nationale pour l'Aménagement du Territoire.

Article 14.03 (pp. 16-17)

Cet article (point 8 du programme justificatif) prévoit notamment un crédit de 16 450 000 francs pour la réparation d'avaries et le renflouement de bateaux sombrés.

Un commissaire demande s'il n'est pas possible d'exercer un droit de recours contre les tiers.

Pourquoi faut-il qu'à cette occasion, l'Etat subisse une perte financière?

Ingeval bij het toebrengen van schade aan het staats-eigendom de betrokkenen bekend zijn, worden uiteraard de kosten op hen verhaald, zegt de Minister. Het gebeurt echter dat de betrokkenen niet bekend zijn, zodat weliswaar een proces-verbaal tegen onbekenden kan opgesteld worden, maar dat de kosten door de Staat zelf dienen te worden gedragen.

Wat betreft het lichten van schepen bepaalt het reglement inzake de politie en de scheepvaart onder artikel 49 dat de eigenaar zelf dient in te staan voor het bergen van zijn schip.

De wet verleent de eigenaar evenwel de mogelijkheid de « abandon »-regeling toe te passen. In dat geval komt het er in de praktijk meestal op neer dat het grootste gedeelte van de bergingskosten ten laste van de Staat valt.

Het bedrag ingeschreven onder artikel 14.03 dient om al deze uitgaven te dekken.

Artikel 32.04 en 32.06 (blz. 18-19)

Een commissielid vraagt hoe het verschil te verklaren is tussen de kredieten op artikel 32.04 Dienst voor de Scheepvaart en op artikel 32.06 « Office de la Navigation ».

Volgens de Minister moeten de kredieten op die twee artikelen dienen om het verschil te dekken tussen de ontvangsten en de uitgaven voor de exploitatie en de aankoop van patrimoniale goederen.

De onderstaande tabel geeft, voor 1979, een overzicht van die uitgaven.

DIENST VOOR DE SCHEEPVAART

	(In duizenden franken)
<i>Uitgaven</i>	
— Personeel	264 564
— Werking	62 227 (1)
— Patrimoniale goederen	4 000
— Allerlei uitgaven	18 200
	<hr/>
	348 991
<i>Ontvangsten</i>	348 991
— Eigen ontvangsten	142 991 (2)
— Te subsidiëren saldo	206 000

(1) Waarvan 49 100 frank voor onderhoudswerken.
(2) Waarvan 86 000 frank aan scheepsvaartrechten.

Le Ministre répond que, lorsque les auteurs du dommage causé aux biens de l'Etat sont connus, les frais sont évidemment récupérés à leur charge. Il arrive toutefois que les auteurs ne sont pas connus et, dans ce cas, il est certes dressé procès-verbal contre inconnu, mais les frais de l'opération devront être supportés par l'Etat lui-même.

En ce qui concerne le renflouement des bateaux, le règlement de police et de navigation dispose en son article 49 que l'enlèvement du bateau doit être assuré par le propriétaire lui-même.

La loi offre toutefois au propriétaire la possibilité d'opter pour le régime de l'abandon. Dans ce cas, la plus grande partie des frais d'enlèvement est en pratique le plus souvent à charge de l'Etat.

Le crédit inscrit à l'article 14.03 est destiné à couvrir toutes ces dépenses.

Articles 32.04 et 32.06 (pp. 18-19)

Un commissaire demande comment s'explique la différence entre les crédits inscrits aux articles 32.04 « Dienst voor de Scheepvaart » et 32.06 « Office de la Navigation ».

Selon le Ministre, les crédits inscrits à ces deux articles représentent l'insuffisance des recettes pour couvrir les dépenses d'exploitation et les achats des biens patrimoniaux.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu, pour 1979, de ces dépenses.

OFFICE DE LA NAVIGATION

	(En milliers de francs)
<i>Dépenses</i>	
— Personnel	198 070
— Fonctionnement	161 002 (1)
— Biens patrimoniaux	19 500
— Dépenses diverses	8 510
	<hr/>
	387 082
<i>Recettes</i>	397 082
— Recettes propres	70 082 (2)
— Solde à subventionner	317 000

(1) Dont 145 760 francs de travaux d'entretien.
(2) Dont 52 000 francs de droit de navigation.

Er valt op te merken dat de belangrijkste verschillen tussen beide instellingen de volgende zijn :

A. Aan ontvangsten : voor de opbrengst van verkopen, huur, rechten (o.m. scheepvaartrechten) enz.

- 142 991 000 frank voor de Dienst voor de Scheepvaart.
- 70 082 000 frank voor de « Office de la Navigation ».

B. Aan uitgaven :

1. Voor de personeelsbezoldiging :

- 264 564 000 frank voor de Dienst voor de Scheepvaart.
- 198 070 000 frank voor de « Office de la Navigation ».

2. Voor de onderhoudswerken :

- 49 100 000 frank voor de Dienst voor de Scheepvaart.
- 145 760 000 frank voor de « Office de la Navigation ».

Het verschil is dus te wijten aan de eigen kenmerken van die instellingen.

Er zij op gewezen dat er inzake investeringskredieten een omgekeerd gebrek aan evenwicht bestaat dat evenwel veel groter is.

Zo zal de Dienst voor de Scheepvaart in 1979 2 165 miljoen kunnen vastleggen en de « Office de la Navigation » 960 miljoen.

Artikel 33.01 (blz. 20-21)

Een lid merkt op dat het bedrag van de door de Staat verschuldigde schadevergoedingen aan derden van jaar tot jaar verhoogt.

Welke zijn de schadeposten die een te voorzien krediet van 55 miljoen voor 1979 wettigen ?

Aan wie worden de sommen van 59 miljoen voor 1978 eventueel uitbetaald ?

De Minister geeft toe dat de opmerking over de voortdurende verhoging van die post pertinent is.

Dit is des te meer waar daar de bedragen voor vergoedingen zodanig zijn gestegen dat de 39 miljoen van 1978 onvoldoende zijn en hij absoluut verplicht is een bijkrediet van 20 miljoen te vragen bij wijze van amendement op de begroting van 1979.

De Minister gelooft dat die groei moet worden toegeschreven aan de toename van de activiteiten van het Parlement, aan de steeds toenemende strengheid van de jurisprudentie tegenover de Staat en natuurlijk ook aan de gelderosie.

Il est à remarquer que les différences les plus importantes entre les deux organismes se présentent comme suit :

A. En recettes : pour les produits de ventes, de locations, de droits (e.a. droits de navigation), etc.

- 142 991 000 francs pour le « Dienst voor de Scheepvaart ».
- 70 082 000 francs pour l'Office de la Navigation.

B. En dépenses :

1. Pour les rémunérations du personnel :

- 264 564 000 francs pour le « Dienst voor de Scheepvaart ».
- 198 070 000 francs pour l'Office de la Navigation.

2. Pour les travaux d'entretien :

- 49 100 000 francs pour le « Dienst voor de Scheepvaart ».
- 145 760 000 francs pour l'Office de la Navigation.

On voit donc que la différence s'explique par les particularités de ces organismes.

A notre qu'en matière de crédits d'investissement, un déséquilibre inverse, mais beaucoup plus marqué, peut être constaté.

Ainsi les engagements qui pourront être conclus en 1979 par le « Dienst voor de Scheepvaart » s'élèvent-ils à 2 165 millions et ceux qui pourront l'être par l'Office de la Navigation à 960 millions.

Article 33.01 (pp. 20-21)

Un membre fait remarquer que le montant des indemnités payées par l'Etat à des tiers s'accroît chaque année.

Quels sont les postes de dommages qui justifient l'inscription d'un crédit de 55 millions pour 1979 ?

A qui le montant de 59 millions prévu pour 1978 a-t-il éventuellement été liquidé ?

Le Ministre admet que la réflexion sur l'augmentation continue de ce poste est pertinente.

Elle est d'autant plus exacte que les montants dus pour indemnités s'accroissent, que les 39 millions de 1978 se sont révélés insuffisants et qu'il se voit dans l'absolue obligation de demander un supplément de 20 millions par amendement au budget de 1979.

Le Ministre croit qu'il faut attribuer cette croissance à l'augmentation du volume d'activités du département, à la sévérité de plus en plus grande de la jurisprudence à l'égard de l'Etat et, bien sûr, à l'érosion monétaire.

Er worden drie soorten vergoedingen betaald :

- a) De vonnissen tegen de Staat die hem veroordelen tot het betalen van bedragen aan derden;
- b) De juridische verplichtingen die de Staat heeft aangegaan;
- c) De transacties die door de overheid worden afgesloten.

Artikel 03.01 (blz. 22-23)

Op een vraag antwoordt de Minister dat het hier gaat om personeelsleden die aangeworven zijn door het Wegenfonds, maar die tewerkgesteld zijn in andere besturen van het departement.

Het Rekenhof heeft gevraagd dat de terugbetaling van de lonen van bedoelde personeelsleden zou geschieden aan het Wegenfonds.

Deze personeelsleden werden niet door het Vast Wervingssecretariaat aangeworven.

Het dient onderlijnd dat geen enkel personeelslid van het Fonds door het Vast Wervingssecretariaat aangeworven werd, maar wel rechtstreeks door de bevoegde Ministers.

Artikel 61.03. (blz. 30-31)

Bij artikel 61.03 Krediet voor de Regie der Gebouwen, is in de commentaar sprake van een bedrag van 7,36 miljard als eigenlijke staatsinspanning.

Vanwaar dit bedrag, gezien enerzijds het verschil met het eigenlijke begrotingskrediet van 6,281 miljard en anderzijds het investeringsprogramma van de Regie van 6,743 miljard ?

De Minister verklaart dat het bedrag van 7 miljard 360 miljoen, waarvan sprake is op bladzijde 39 van het verantwoordingsprogramma, in werkelijkheid 6 miljard 743 miljoen bedraagt.

Er was een materiële vergissing in het spel.

Het verschil tussen dit verbeterde bedrag van 6 miljard 743 miljoen (investeringsprogramma van de Regie) en het bedrag van 6 miljard 281 miljoen (dotatie voor kapitaaluitgaven) vloeit voort uit het feit dat de betalingsmiddelen beperkt zijn tot het noodzakelijke volume, dat zelf wordt berekend naar de omvang van het obligo, van het programma, de raming van betalingen die tijdens het betrokken jaar moeten worden verricht en de betalingsmiddelen die beschikbaar zijn met inachtneming van de vroegere activiteiten.

Artikel 63.04 (blz. 32-33)

Een lid wijst erop dat in de hoofding nog steeds de vermelding « Polders van het Land van Waas », voorkomt terwijl de kredieten op Haine en Maas betrekking hebben. Waarom ?

Il y a trois sources de paiement d'indemnités :

- a) Le jugement rendu contre l'Etat qui le condamne à payer des sommes à des tiers;
- b) Les obligations juridiques contractées par l'Etat;
- c) Les transactions conclues par les pouvoirs publics.

Article 03.01 (pp. 22-23)

En réponse à une question, le Ministre déclare qu'il s'agit en l'occurrence d'agents qui sont recrutés par le Fonds des Routes, mais affectés à d'autres administrations du département.

La Cour des comptes a demandé que le remboursement du salaire des agents en question se fasse au Fonds des Routes.

Ces agents n'ont pas été recrutés par le Secrétariat permanent de Recrutement.

Il convient de souligner qu'aucun membre du personnel du Fonds n'a été recruté par le Secrétaire permanent de Recrutements, mais bien directement par les Ministres compétents.

Article 61.03 (pp. 30-31)

Le commentaire de l'article 61.03 Crédit destiné à la Régie des Bâtiments parle d'un montant de 7,36 milliards au titre d'effort proprement dit de l'Etat.

Comment s'explique ce montant, compte tenu de la différence par rapport au crédit budgétaire proprement dit de 6,281 milliards, d'une part, et du programme d'investissements de la Régie pour 6,743 milliards, d'autre part ?

Le Ministre précise que le montant de 7 milliards 360 millions dont question à la page 39 du programme justificatif doit en réalité se lire 6 milliards 743 millions.

Il s'agit d'une erreur matérielle.

La différence entre ce montant corrigé de 6 milliards 743 millions (programme d'investissements de la Régie) et le montant de 6 milliards 281 millions (dotation pour immobilisation) provient du fait que les moyens de paiement sont limités au volume nécessaire qui est lui-même calculé en fonction de l'importance de l'encours, du volume du programme, de l'estimation des paiements à effectuer au cours de l'année considérée et des moyens de paiement disponibles compte tenu de l'activité antérieure.

Article 63.04 (pp. 32-33)

Un membre fait remarquer que le libellé fait toujours mention des « polders du Pays de Waes », alors que les crédits se rapportent à la Haine et à la Meuse. Quelle en est la raison ?

De Minister zegt dat alle werken en leveringen betreffende de droogmakingswerken in de polders van het Land van Waas zijn afgesloten.

De laatste betaling dateert van 2 juni 1975.

De benaming van het artikel 63.04 kan dan ook zonder bezwaar gewijzigd worden.

Art. 63.14 (blz. 32-33)

Geconstateerd wordt dat een nieuw vastleggingsplafond voorzien wordt van 9 420 miljoen. Het nieuw ordonnancingsplafond bedraagt echter slechts 6 033 miljoen.

Hoe is dit verschil te verklaren ?

Op zeer veel plaatsen van elke begroting van elk departement dat investeringskredieten ter beschikking heeft, zo verklaart de Minister, doet zich hetzelfde verschijnsel voor.

Het is immers zo dat het vastleggingskrediet van een bepaald werk in één keer voor het ganse werk geboekt wordt in het betreffende budgettaire jaar, terwijl daarentegen de betalingskredieten voor dat werk gespreid worden over de jaren waarin de uitvoering plaatsvindt, en dit naarmate de werken effectief vorderen. Bij belangrijke infrastructuurwerken is de defazering in de tijd dan ook groot. Dit verschijnsel wordt hier bovendien nog versterkt door het feit dat het gaat om een begrotingsartikel dat uitsluitend betoelagingskredieten bevat; het overmaken door de besturen of instellingen die deze toelagen genieten, vergt normaal een langere tijd dan wanneer het gaat om werken die door het departement zelf worden uitgeschreven.

Er wordt ook gevraagd welke werken zullen worden uitgevoerd met het krediet van 95 miljoen frank dat onder artikel 63.14 voor de haven van Oostende is uitgetrokken.

De Minister antwoordt hierop dat de onder het artikel 63.14 ingeschreven kredieten bestemd zijn voor de subsidiëring van de infra- en superstructuurwerken in de door de ondergeschikte besturen beheerde havens, op grond van het koninklijk besluit van 24 april 1970.

Het is aan de ondergeschikte besturen, in casu de stad Oostende, om aan deze kredieten een nuttige bestemming te geven in het raam van de door haar gestelde prioriteiten inzake havenwerken en hiervoor de nodige aanbestedingsbescheiden op te stellen.

De huidige stand der dossiers laat voorzien dat het ingeschreven krediet van 95 miljoen frank volledig zal opgebruikt worden.

Artikel 63.19 (blz. 32-33)

Er wordt opgemerkt dat volgens het verantwoordingsprogramma (blz. 45) een nieuw krediet van 260 miljoen voor het pakhuiscomplex te Antwerpen wordt voorzien.

Er worden echter slechts voor 95 miljoen ordonnancements voorzien.

Le Ministre répond que tous les travaux et fournitures relatifs à l'assèchement des polders du Pays de Waes sont terminés.

Le dernier paiement date du 2 juin 1975.

Le libellé de l'article 63.04 peut donc être modifié sans problème.

Art. 63.14 (pp. 32-33)

On constate qu'il est prévu un plafond nouveau d'engagement de 9 420 millions. Or le plafond nouveau d'ordonnement n'est que de 6 033 millions.

Comment s'explique cette différence ?

Le Ministre répond que la même situation existe à de très nombreux endroits de tous les budgets de chaque département disposant de crédits d'investissement.

En effet, le crédit d'engagement relatif à un travail déterminé est imputé en une seule fois pour l'ensemble du travail à l'exercice budgétaire concerné, tandis que, par contre, les crédits de paiement relatifs à ce même travail sont ventilés sur les exercices au cours desquels il est exécuté, et ce à mesure de sa réalisation effective. Aussi le décalage dans le temps est-il considérable pour les grands travaux d'infrastructure. Et en l'occurrence, ce phénomène se trouve encore renforcé du fait qu'il s'agit d'un article budgétaire comportant exclusivement des crédits de subventionnement; le transfert par les administrations ou organismes bénéficiaires de ces subventions exige normalement plus de temps que lorsqu'il s'agit de travaux mis en adjudication par le département lui-même.

Un autre commissaire encore demande quels seront les travaux qui seront réalisés, au moyen du crédit de 95 millions de francs prévu à l'article 63.14 pour le port d'Ostende.

Le Ministre répond que les crédits inscrits à l'article 63.14 sont destinés à subventionner les travaux d'infrastructure et de superstructure dans les ports gérés par les pouvoirs subordonnés, sur base de l'arrêté royal du 24 avril 1970.

Il appartient aux pouvoirs subordonnés, en l'occurrence la ville d'Ostende, de donner à ces crédits une destination utile dans le cadre des priorités arrêtées par elle en matière de travaux portuaires, et d'établir à cet effet les documents d'adjudication nécessaires.

L'état d'avancement des dossiers laisse supposer que le crédit prévu de 95 millions sera entièrement utilisé.

Article 63.19 (pp. 32-33)

Un membre fait observer que, d'après le programme justificatif (p. 45), un nouveau crédit de 260 millions est prévu pour le complexe d'entrepôts d'Anvers.

Cependant, le montant prévu en matière d'amortissements n'est que de 95 millions.

Er schijnt nogal een achterstand te zijn in de ordonnanceringen tegenover de vastleggingen.

Wat is de uitleg hiervoor ?

De Minister herhaalt wat hij reeds eerder heeft gezegd, namelijk dat hetzelfde verschijnsel zich op tal van plaatsen voordoet (zie vraag bij art. 63.14).

Artikel 71.05 (blz. 34-35)

Artikel 71.05 voorziet in nieuwe vastleggingen voor 1 miljard 334 miljoen. Een lid vraagt of de geografische spreiding van onteigeningen die op dit ogenblik nog moeten worden verricht, in detail kan worden aangegeven.

Volgens de Minister kan op die vraag niet nauwkeurig worden geantwoord.

Wel is het mogelijk een indicatieve verdeling per sector te geven :

- ± 300 miljoen voor de havenwerken;
- ± 400 miljoen voor de dijken;
- ± 170 miljoen voor de stuwen;
- ± 470 miljoen (het overschot) voor rivieren en kanalen.

Artikel 72.10 (blz. 34-35)

Een lid meent zich te herinneren dat enkele jaren geleden een krediet van ongeveer 200 miljoen werd uitgetrokken voor de oprichting van een gebouw voor de Raad van Ministers van de Europese Gemeenschappen. In de huidige begroting is slechts 4 miljoen voorzien. Wordt dat gebouw niet opgetrokken ? Waartoe dienen die 4 miljoen ?

De Minister antwoordt dat de 200 miljoen aangewend werden voor de aankoop van de gronden voor het complex van de Raad van Ministers van de Europese Gemeenschappen en voor de sloping van de gebouwen die zich op die plaats bevonden.

Het bedrag was trouwens uitgetrokken op artikel 71.04 :

« Aankoop van onroerende goederen voor de bouw van het Administratief Centrum van de Europese Gemeenschappen en van het gebouw voor de Raad van Ministers van die Gemeenschappen. »

De 4 miljoen ordonnanceringkredieten die dit jaar worden aangevraagd, moeten dienen om de honoraria te betalen van de architecten die de studies voor de oprichting van dat gebouw hebben verricht.

Het gebouw zal worden opgericht. Er werd een oproep tot de kandidaten gericht ten einde tot een overeenkomst te komen.

Il semble qu'il existe un retard assez considérable des ordonnancements par rapport aux engagements.

Comment expliquer cette situation ?

Le Ministre répète ce qu'il a déjà dit précédemment, à savoir que le même phénomène se produit en de nombreux endroits (cf. la question posée à propos de l'article 63.14).

Article 71.05 (pp. 34-35)

A cet article de nouveaux engagements sont prévus pour 1 334 millions. Est-ce que le détail peut être donné de la répartition géographique des expropriations encore nécessaires à l'heure actuelle ?

D'après le Ministre il n'est pas possible de répondre de manière précise à la question posée.

On possède toutefois une répartition indicative selon le secteur concerné :

- ± 300 millions sont destinés aux travaux portuaires;
 - ± 400 millions aux digues;
 - ± 170 millions aux barrages;
- et ± 470 millions, soit le solde, aux rivières et canaux.

Article 72.10 (pp. 34-35)

Un membre croit se souvenir qu'il y a quelques années, un crédit d'environ 200 millions était prévu pour la construction d'un bâtiment destiné au Conseil des Ministres des Communautés européennes. Actuellement, on ne prévoit que 4 millions. A-t-on renoncé à la construction ? A quoi servent ces 4 millions ?

Le Ministre répond que les 200 millions de francs ont été affectés à l'acquisition des terrains d'assiette nécessaires à l'érection du complexe pour le Conseil des Ministres des Communautés européennes ainsi qu'à la démolition des immeubles qui y étaient situés.

Ils étaient d'ailleurs inscrits à l'article 71.04 :

« Acquisitions de biens immeubles en vue de la construction de la Cité administrative des Communautés européennes et du bâtiment pour le Conseil des Ministres desdites Communautés. »

Les 4 millions de crédit d'ordonnement demandés cette année serviront à liquider les honoraires des architectes pour les études qu'ils ont réalisées pour l'implantation de ce Conseil.

La construction d'un bâtiment reste prévue, un appel aux candidatures en vue de la conclusion d'un marché de promotion a d'ailleurs été lancé.

Artikel 73.20 (blz. 36-37)

Op een vraag over de aard van de bijkomende werken antwoordt de Minister dat het programma betrekking heeft op een gehele reeks kleine werken, die ten hoogste 10 miljoen frank bedragen.

Het belang van deze kleine werken is dat een beroep kan worden gedaan op betrekkelijk veel arbeidskrachten.

**B. Ontwerp van wet
houdende aanpassing van de begroting 1978**

Artikel 3

Op een vraag hieromtrent verklaart de Minister dat artikel 3 moest worden opgenomen in het ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1978, omdat het Departement, na onderzoek van de verantwoordingsstukken overgelegd door de kerkfabriek « Onze-Lieve-Vrouw » van Dendermonde, meende dat het op grond van de aard van die stukken niet akkoord kan gaan met het Rekenhof wat betreft de verjaring in dit bijzonder geval.

Maar aangezien de ordonnanciering betrekking heeft op een schuldvordering van 1970, die dus voortvloeit uit een verbin-
tenis van het Departement van vóór 1 januari 1976, op welke datum deze materie werd geregionaliseerd, moet de vereffen-
ning noodzakelijkerwijze geschieden op het krediet in de nationale begroting.

Artikel 6

Een commissielid vraagt of het normaal is subsidies te verlenen voor het verplaatsen van installaties van openbaar nut.

De Minister antwoordt dat ten deze een misverstand is gerezen met het Rekenhof, hetgeen geleid heeft tot de brief van 4 april 1979 van het Rekenhof. In die brief zegde het Rekenhof verbaasd te zijn dat de Minister, ondanks het verzet of althans het voorbehoud vervat in een brief van 14 februari 1978 van het Hof aan de Minister, zijn amendement staande hield.

Het gaat hier inderdaad om een misverstand, aangezien de Minister de brief van februari 1978 niet heeft ontvangen en zijn administratie heeft gemeend het probleem te kunnen oplossen door middel van het krediet in artikel 6.

De administratie was verrast toen zij in het begin van deze maand de brief van het Rekenhof ontving.

*
**

Article 73.20 (pp. 36-37)

A une question concernant la nature des travaux supplémentaires, le Ministre répond que le programme se rapporte à toute une série de petits travaux dont le montant maximum est de l'ordre de 10 millions de francs.

L'intérêt de ces travaux peu importants est de faire appel à une main-d'œuvre relativement importante.

**B. Projet de loi
ajustant le budget 1978**

Article 3

Interrogé à ce sujet, le Ministre déclare qu'il a été nécessaire d'insérer l'article 3 dans le projet de loi ajustant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1978 parce que le Département, après avoir examiné les documents justificatifs produits par la fabrique d'église « Onze-Lieve-Vrouw » de Dendermonde, a estimé que la nature de ces documents ne permettait pas de partager le point de vue de la Cour des comptes en ce qui concerne l'application de la prescription au cas d'espèce.

D'autre part, du fait que l'ordonnance de paiement a trait à une créance de 1970 qui, par conséquent, résulte d'un engagement contracté par le Département avant le 1^{er} janvier 1976, date à partir de laquelle la matière dont relève le cas d'espèce a été régionalisée, la liquidation doit nécessairement s'imputer sur le crédit inscrit au budget national.

Article 6

Un commissaire demande s'il est normal de subsidier le déplacement d'installations d'utilité publique.

Le Ministre répond qu'il y a eu à ce sujet un malentendu avec la Cour des comptes qui a débouché sur la lettre qu'il a reçue de la Cour en date du 4 avril 1979, lettre par laquelle la Cour s'étonnait que malgré son opposition ou sa réticence tout au moins exprimée dans une lettre qu'elle adressait au Ministre le 14 février 1978, il n'ait pas renoncé à cet amendement.

Il s'agit, en réalité, d'une espèce de malentendu, car le Ministre n'a pas reçu la lettre de février 1978 et son Administration a cru résoudre le problème en proposant le cavalier que constitue l'article 6.

C'est avec surprise qu'elle a pris connaissance de la lettre de la Cour des comptes au début de ce mois.

*
**

Op het ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting 1978 worden door de Regering volgende amendementen ingediend.

1) BIJ HET WETSONTWERP

Diverse bepalingen

ART. 6bis (nieuw)

Een artikel 6bis (nieuw) in te voegen, luidende :

« Artikel 6bis. — Ter regularisatie van de betaling door de Intercommunale Vereniging E3 van verplaatsingen van installaties van openbaar nut, ingevolge de uitvoering van wegenwerken door de Intercommunale, wordt de Minister van Openbare Werken gemachtigd aan de Intercommunale Vereniging E3 de toelagen ten bedrage van 45 385 333 frank te storten, ten laste van artikel 63.15, sectie 31, titel II, van de begroting van Openbare Werken ».

Verantwoording

De Intercommunale Vereniging E3 heeft subsidies voorgefinancierd voor de verplaatsing van installaties van openbaar nut die nodig waren voor de uitvoering van de autoweg E3.

ART. 6ter (nieuw)

Een artikel 6ter (nieuw) in te voegen, luidende :

« Artikel 6ter. — Wordt bekrachtigd de beslissing van het MCEC van 23 september 1976, waarbij de Intercommunale Vereniging voor de Autoweg van de Ring van Brussel gemachtigd wordt de bijkomende kosten ten bedrage van 200 000 000 frank te dragen die werden uitgekeerd aan de Tijdelijke Vereniging Sonobel voor het bouwen van een viadukt te Vilvoorde ».

Verantwoording

Het Rekenhof is van mening dat de toegekende vergoeding niet mag begrepen worden in de concessieprijs van de autosnelweg en evenmin ten laste van de Staatsbegroting kan worden gelegd zonder uitdrukkelijke machtiging van de wetgever.

Ten einde een wettelijke regeling te bekomen wordt de goedkeuring gevraagd van het Parlement.

Deze amendementen oefenen geen invloed uit op de totalen der kredieten zoals ze zijn vastgesteld bij artikel 1 van het wetsontwerp.

2) BIJ DE WETSTABEL

TITEL II

Kapitaaluitgaven

SECTIE 31

Eigenlijk Ministerie van Openbare Werken

Een Hoofdstuk V (nieuw) in te voegen luidende :

Vermogensoverdrachten aan andere sectoren

Vermogensoverdrachten aan het buitenland

Waterwegen

ART. 53.01 (nieuw)

Een artikel 53.01 (nieuw) in te voegen luidende : « Kanaal Gent-Terneuzen-Zeeschelde - Schelde-Rijnverbinding ».

Le Gouvernement a déposé les amendements suivants au projet de loi ajustant le budget de 1978.

1) AU PROJET DE LOI

Dispositions diverses

ART. 6bis (nouveau)

Insérer un article 6bis (nouveau) libellé comme suit :

« Article 6bis. — A titre de régularisation du paiement par l'Intercommunale E3 de déplacements d'installations d'utilité publique, suite à des travaux routiers exécutés par l'Intercommunale, le Ministre des Travaux publics est autorisé à verser à l'Intercommunale E3 le montant des subventions à concurrence de 45 385 333 francs, à charge de l'article 63.15, section 31, titre II, du budget des Travaux publics. »

Justification

L'Intercommunale E3 a préfinancé des subsides pour les déplacements d'installations d'utilité publique rendus nécessaires pour l'exécution de l'autoroute E3.

ART. 6ter (nouveau)

Insérer un article 6ter (nouveau) libellé comme suit :

« Article 6ter. — Est ratifiée la décision du MCEC du 23 septembre 1976, par laquelle l'Intercommunale des Autoroutes de la périphérie de Bruxelles est autorisée à supporter les frais supplémentaires au montant de 200 000 000 de francs qui ont été liquidés à l'association momentanée Sonobel pour la construction d'un viaduc à Vilvorde. »

Justification

La Cour des comptes estime que l'indemnité accordée ne peut être comprise dans le prix de concession de l'autoroute et ne peut pas non plus être mise à charge du budget de l'Etat sans autorisation explicite du législateur.

Afin d'obtenir un règlement légal, l'approbation du Parlement est demandée.

Ces amendements n'exercent aucune influence sur les totaux des crédits, tels qu'ils sont fixés à l'article 1^{er} du projet de loi.

2) AU TABLEAU DE LA LOI

TITRE II

Dépenses de capital

SECTION 31

Ministère des Travaux publics proprement dit

Insérer un Chapitre V (nouveau), libellé comme suit :

Transferts de capitaux à destination d'autres secteurs

Transferts de capitaux à l'étranger

Voies hydrauliques

ART. 53.01 (nouveau)

Insérer un article 53.01 (nouveau), libellé comme suit : « Canal Gand-Terneuzen-Escaut maritime - Liaison Escaut-Rhin ».

Een vermindering van de vastleggingskredieten van 1,1 miljoen frank en een vermindering van de ordonnancingskredieten van 1,1 miljoen frank in te schrijven.

Het voor 1978 gestemd vastleggingskrediet wordt aldus van 200,0 miljoen frank verminderd tot 198,9 miljoen frank.

Het voor 1978 gestemd ordonnancingskrediet wordt aldus van 200,0 miljoen frank verminderd tot 198,9 miljoen frank.

Verantwoording

Vermindering voorgesteld als compensatie van de verhoging met 1,1 miljoen frank aangevraagd op artikel 53.03 (nieuw).

ART. 53.03 (nieuw)

Een artikel 53.03 (nieuw) in te voegen, luidende :

« Uitgaven voor diverse werkzaamheden betreffende de rechtstrekking van de grensscheidende Maas. »

In de kolommen « Vastleggingskredieten » en « Ordonnancingskredieten » telkens het bedrag van 1,1 miljoen frank uit te trekken.

Verantwoording

De kosten voor het grondonderzoek en de terreinopmetingen uitgevoerd door de Nederlandse Rijkswaterstaat, in het raam van de werken tot rechtstrekking van de grensscheidende Maas vallen ten laste van de Belgische Staat.

*
**

Het voorgestelde amendement oefent geen invloed uit op de totalen der vastleggingskredieten en ordonnancingskredieten zoals ze zijn vastgesteld bij artikel 1 van het wetsontwerp.

*
**

Deze amendementen worden door de Commissie aanvaard.

V. STEMMINGEN

De artikelen en het geheel van het ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1979 worden aangenomen met 11 stemmen tegen 1 stem bij 2 onthoudingen.

De artikelen en het geheel van het geamendeerde ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1978 worden met dezelfde meerderheid aangenomen.

Dit verslag is bij eenparigheid van de 16 aanwezige leden goedgekeurd.

De Verslaggever,
J. DE SERANNO.

De Voorzitter,
F. DE BONDT.

Inscrire une réduction des crédits d'engagement de 1,1 million de francs et une réduction des crédits d'ordonnancement de 1,1 million de francs.

Le crédit d'engagement voté pour 1978 est ainsi ramené de 200,0 millions de francs à 198,9 millions de francs.

Le crédit d'ordonnancement voté pour 1978 est ainsi ramené de 200,0 millions de francs à 198,9 millions de francs.

Justification

Réduction proposée en compensation de la majoration de 1,1 million de francs sollicitée à l'article 53.03 (nouveau).

ART. 53.03 (nouveau)

Insérer un article 53.03 (nouveau), libellé comme suit :

« Frais pour travaux divers relatifs à la rectification de la Meuse mitoyenne. »

Inscrire dans les colonnes « Crédits d'engagement » et « Crédits d'ordonnancement » chaque fois le montant de 1,1 million de francs.

Justification

Les frais pour la campagne géotechnique et topographique exécutée par le Rijkswaterstaat des Pays-Bas dans le cadre des travaux de rectification de la Meuse mitoyenne sont à la charge de l'Etat belge.

*
**

L'amendement n'exerce aucune influence sur les totaux des crédits d'engagement et des crédits d'ordonnancement tels qu'ils sont fixés à l'article 1^{er} du projet de loi.

*
**

Ces amendements sont adoptés.

V. VOTES

Les articles et l'ensemble du projet de loi portant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1979 ont été adoptés par 11 voix contre 1 et 2 abstentions.

Les articles et l'ensemble du projet de loi amendé ajustant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1978 ont été adoptés par 11 voix contre 1 et 2 abstentions.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 16 membres présents.

Le Rapporteur,
J. DE SERANNO.

Le Président,
F. DE BONDT.

AMENDEMENTEN
AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Ontwerp van wet houdende aanpassing
van de begroting 1978

WETSONTWERP

Diverse bepalingen

ART. 6bis (nieuw)

Er wordt een artikel 6bis ingevoegd, luidende :

« Artikel 6bis. — Ter regularisatie van de betaling door de Intercommunale Vereniging E3 van verplaatsingen van installaties van openbaar nut, ingevolge de uitvoering van wegenwerken door de Intercommunale, wordt de Minister van Openbare Werken gemachtigd aan de Intercommunale Vereniging E3 de toelagen ten bedrage van 45 385 333 frank te storten, ten laste van artikel 63.15, sectie 31, titel II, van de begroting van Openbare Werken. »

ART. 6ter (nieuw)

Er wordt een artikel 6ter ingevoegd, luidende :

« Artikel 6ter. — Wordt bekrachtigd de beslissing van het MCESC van 23 september 1976, waarbij de Intercommunale Vereniging voor de Autoweg van de Ring van Brussel gemachtigd wordt de bijkomende kosten ten bedrage van 200 000 000 frank te dragen die werden uitgekeerd aan de Tijdelijke Vereniging Sonobel voor het bouwen van een viadukt te Vilvoorde. »

WETSTABEL

TITEL II

Kapitaaluitgaven

SECTIE 31

Eigenlijk Ministerie van Openbare Werken

Er wordt een hoofdstuk V ingevoegd, luidende :

Vermogensoverdrachten aan andere sectoren

Vermogensoverdrachten aan het buitenland

Waterwegen

ART. 53.01. (nieuw).

Er wordt een artikel 53.01 ingevoegd luidende : « Kanaal Gent-Terneuzen-Zeeschelde - Schelde-Rijnverbinding ».

AMENDEMENTS
ADOPTES PAR LA COMMISSION

Projet de loi ajustant le budget
de 1978

PROJET DE LOI

Dispositions diverses

ART. 6bis (nouveau)

Il est inséré un article 6bis, libellé comme suit :

« Article 6bis. — A titre de régularisation du paiement par l'Intercommunale E3 de déplacements d'installations d'utilité publique, suite à des travaux routiers exécutés par l'Intercommunale, le Ministre des Travaux publics est autorisé à verser à l'Intercommunale E3 le montant des subventions à concurrence de 45 385 333 francs, à charge de l'article 63.15, section 31, titre II, du budget des Travaux publics. »

ART. 6ter (nouveau)

Il est inséré un article 6ter, libellé comme suit :

« Article 6ter. — Est ratifiée la décision du CMCES du 23 septembre 1976, par laquelle l'Intercommunale des Autoroutes de la périphérie de Bruxelles est autorisée à supporter les frais supplémentaires au montant de 200 000 000 de francs qui ont été liquidés à l'association momentanée Sonobel pour la construction d'un viaduc à Vilvorde. »

TABLEAU DE LA LOI

TITRE II

Dépenses de capital

SECTION 31

Ministère des Travaux publics proprement dit

Il est inséré un chapitre V libellé comme suit :

Transferts de capitaux à destination d'autres secteurs

Transferts de capitaux à l'étranger

Voies hydrauliques

ART. 53.01. (nouveau).

Il est inséré un article 53.01 libellé comme suit : « Canal Gand-Terneuzen-Escaut maritime - Liaison Escaut-Rhin ».

Een vermindering van de vastleggingskredieten van 1,1 miljoen frank en een vermindering van de ordonnanceringkredieten van 1,1 miljoen frank wordt ingeschreven.

Het voor 1978 gestemd vastleggingskrediet wordt aldus van 200,0 miljoen frank verminderd tot 198,9 miljoen frank.

Het voor 1978 gestemd ordonnanceringkrediet wordt aldus van 200,0 miljoen frank verminderd tot 198,9 miljoen frank.

ART. 53.03 (nieuw).

Er wordt een artikel 53.03 (ingevoegd, luidende : « Uitgaven voor diverse werkzaamheden betreffende de rechtekking van de grensscheidende Maas ».

In de kolommen « Vastleggingskredieten » en « Ordonnanceringkredieten » wordt telkens het bedrag van 1,1 miljoen frank uitgetrokken.

Il est inscrit une réduction des crédits d'engagement de 1,1 million de francs et une réduction des crédits d'ordonnement de 1,1 million de francs.

Le crédit d'engagement voté pour 1978 est ainsi ramené de 200,0 millions de francs à 198,9 millions de francs.

Le crédit d'ordonnement voté pour 1978 est ainsi ramené de 200,0 millions de francs à 198,9 millions de francs.

ART. 53.03 (nouveau).

Il est inséré un article 53.03, libellé comme suit : « Frais pour travaux divers relatifs à la rectification de la Meuse mitoyenne »

Dans les colonnes « Crédits d'engagement » et « Crédits d'ordonnement », il est inscrit chaque fois le montant de 1,1 million de francs.

ERRATUM

—
**Begroting van het Ministerie van Openbare Werken
voor het begrotingsjaar 1979**

Wetstabel

TITEL II

Kapitaaluitgaven (blz. 38)

ART. 01.06

De Fanse tekst, in fine, aanvullen als volgt :

Acquisitions d'immeubles... prise en charge d'intérêts relatifs à des emprunts pour construction de logements et autres dépenses à réaliser dans le cadre des crédits parallèles octroyés à la Wallonie pour 1972 (pour mémoire).

ERRATUM

—
**Budget du Ministère des Travaux publics
de l'année budgétaire 1979**

Tableau de la loi

TITRE II

Dépenses de capital (p. 38)

ART. 01.06

Compléter, in fine, le libellé comme suit : (texte français)

Acquisitions d'immeubles... prise en charge d'intérêts relatifs à des emprunts pour construction de logements et autres dépenses à réaliser dans le cadre des crédits parallèles octroyés à la Wallonie pour 1972 (pour mémoire).

BIJLAGE I

ANNEXE I

Realisatiegraad van de fysische programma's

Degré de réalisation des programmes physiques

Jaar 1973 — Année 1973	Krediet — Crédits	Vast- leggingen — Montants engagés	Werken — Travaux	Ontei- gingen — Expro- priations	Verre- keningen — Décomptes	Her- zieningen — Révisions	Diversen — Divers
Autosnelwegen. — <i>Autoroutes</i>	7 500	5 814	2 141	609	1 288	634	1 142
A15/A16	2 000	2 164	707	202	594	316	345
A17	650	—	—	—	—	—	—
A1	2 162	789	102	69	187	132	299
A12	650	511	400	98	9	2	2
A10	308	603	140	48	280	26	109
Ring Mechelen. — <i>Ring Malines</i>	100	63	—	61	—	—	2
Andere. — <i>Autres</i>	1 630	1 684	792	131	218	158	385
Wegen. — <i>Routes</i>	6 503	5 099	3 027	1 197	471	186	218
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	516	298	153	204	25	3	13
West-Vlaanderen. — <i>Flandre occidentale</i>	540	392	231	123	14	10	14
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre orientale</i>	808	640	327	185	71	24	33
Limburg. — <i>Limbourg</i>	535	465	324	84	26	10	21
Vlaams Brabant. — <i>Brabant flamand</i>	415	283	155	71	38	9	10
Brussel. — <i>Bruxelles</i>	784	490	172	82	116	74	46
Waals Brabant. — <i>Brabant wallon</i>	275	150	116	26	6	1	1
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	877	777	503	154	67	36	17
Luik. — <i>Liège</i>	557	473	230	182	18	5	38
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	375	316	253	25	32	4	2
Namen. — <i>Namur</i>	730	765	553	161	20	10	21
Alle provincies. — <i>Toutes provinces</i>	86	50	10	—	38	—	2
Totalen. — <i>Totaux</i>	14 003	10 913	5 168	1 806	1 759	820	1 360

Jaar 1974 — Année 1974	Krediet — Crédits	Vast- leggingen — Montants engagés	Werken — Travaux	Ontei- geningen — Expro- priations	Verre- keningen — Décomptes	Her- zieningen — Révisions	Diversen — Divers
Autosnelwegen. — <i>Autoroutes</i>	4 695	4 104	2 381	500	727	293	203
A15/A16	1 010	1 148	230	113	440	218	147
A17	600	522	486	36	—	—	—
A1	1 400	656	371	192	84	8	1
A12	700	567	525	33	5	1	3
A10	525	972	689	70	169	41	3
Andere. — <i>Autres</i>	210	197	80	14	29	25	49
Ring Mechelen. — <i>Ring Malines</i>	100	42	—	42	—	—	—
Wegen. — <i>Routes</i>	8 165	5 675	3 048	1 818	323	289	197
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	715	570	439	89	5	6	31
West-Vlaanderen. — <i>Flandre occidentale</i>	765	380	171	150	14	21	24
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre orientale</i>	860	488	228	142	60	46	12
Limburg. — <i>Limbourg</i>	620	516	244	160	20	44	48
Vlaams Brabant. — <i>Brabant flamand</i>	465	91	44	39	5	10	3
Brussel. — <i>Bruxelles</i>	520	397	116	175	57	29	20
Waals Brabant. — <i>Brabant flamand</i>	560	256	93	91	39	30	3
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	1 285	700	417	228	7	28	20
Luik. — <i>Liège</i>	750	982	430	458	52	30	12
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	660	699	507	141	15	20	16
Namen. — <i>Namur</i>	965	515	303	145	34	25	8
Alle provincies. — <i>Toutes provinces</i>	—	81	56	—	25	—	—
Totalen. — <i>Totaux</i>	12 860	9 779	5 429	2 318	1 050	582	400

Jaar 1975 — Année 1975	Krediet — Crédits	Vast- leggingen — Montants engagés	Werken — Travaux	Ontei- gingen — Expro- priations	Verre- keningen — Décomptes	Her- zieningen — Révisions	Diversen — Divers
Autosnelwegen. — <i>Autoroutes</i>	4 500	4 578	2 482	465	860	612	159
A3	100	186	137	5	29	15	—
A15/A16	700	1 142	234	59	515	140	94
A17	500	25	—	17	—	8	—
A7	100	191	160	7	—	3	21
A1	1 100	908	572	251	58	23	4
A12	800	893	627	42	6	217	1
A10	940	1 032	737	43	130	97	25
Andere. — <i>Autres</i>	160	201	15	41	122	9	14
Wegen. — <i>Routes</i>	8 700	8 621	5 367	1 681	579	646	348
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	535	407	252	63	20	35	37
West-Vlaanderen. — <i>Flandre occidentale</i>	975	952	649	180	27	53	43
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre orientale</i>	750	988	490	343	64	56	35
Limburg. — <i>Limbourg</i>	590	768	368	183	19	63	135
Vlaams Brabant. — <i>Brabant flamand</i>	350	350	224	77	14	15	20
Brussel. — <i>Bruxelles</i>	760	363	252	12	35	63	1
Waals Brabant. — <i>Brabant wallon</i>	440	517	331	15	100	65	6
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	1 170	1 265	820	242	73	102	28
Luik. — <i>Liège</i>	1 330	1 567	1 040	377	43	85	22
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	840	949	732	115	74	19	9
Namen. — <i>Namur</i>	960	439	209	74	54	90	12
Alle provincies. — <i>Toutes provinces</i>	—	56	—	—	56	—	—
Totalen. — <i>Totaux</i>	13 200	13 199	7 849	2 146	1 439	1 258	507

Jaar 1976 — Année 1976	Krediet — Crédits	Vast- leggingen — Montants engagés	Werken — Travaux	Onteigeningen — Expropriations	Verrekeningen — Décomptes	Herzieningen — Révisions	Diversen — Divers
Autosnelwegen. — <i>Autoroutes</i>	4 100	4 330	2 537	354	870	385	184
A3	300	241	177	3	56	—	5
A15/A16	400	1 223	360	29	667	96	71
A17	300	654	474	25	35	120	—
A5	250	118	60	58	—	—	—
A1	1 450	1 285	1 063	144	—	55	23
A12	650	305	204	24	9	66	2
A10	500	180	39	28	68	42	3
Anderc. — <i>Autres</i>	200	315	160	43	35	6	71
Brussel-Veurnc. — <i>Bruxelles-Furnes</i>	50	9	—	—	—	—	9
Wegen. — <i>Routes</i>	9 640	9 408	5 830	1 722	685	637	534
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	690	200	17	88	47	39	9
West-Vlaanderen. — <i>Flandre occidentale</i>	895	770	458	141	96	38	37
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre orientale</i>	895	1 609	1 058	468	25	23	35
Limburg. — <i>Limbourg</i>	745	726	430	155	10	25	106
Vlaams Brabant. — <i>Brabant flamand</i>	390	388	294	54	13	10	17
Brussel. — <i>Bruxelles</i>	770	549	290	81	52	12	114
Waals Brabant. — <i>Brabant wallon</i>	400	553	293	35	122	84	19
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	1 275	1 208	819	202	96	73	18
Luik. — <i>Liège</i>	1 510	1 586	1 057	229	95	76	129
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	970	1 141	754	108	86	168	25
Namen. — <i>Namur</i>	1 100	663	360	161	28	89	25
Alle provincies. — <i>Toutes provinces</i>	—	15	—	—	15	—	—
Totalen. — <i>Totaux</i>	13 740	13 738	8 367	2 076	1 555	1 022	718

Jaar 1977 — Année 1977	Krediet — Crédits	Vast- leggingen — Montants engagés	Werken — Travaux	Ontei- geningen — Expro- priations	Verre- keningen — Décomptes	Her- zieningen — Révisions	Diversen — Divers
Autosnelwegen. — <i>Autoroutes</i>	3 160	2 883	1 595	206	493	279	310
A3	150	254	200	—	5	29	20
A4	110	9	—	4	1	4	—
A15/A16	350	666	317	15	145	134	55
A17	300	124	—	30	34	37	23
A1	1 150	649	252	131	104	35	127
A10	300	146	61	5	33	39	8
A12	600	885	724	9	149	—	3
A13	200	12	—	9	—	—	3
Diversen. — <i>Divers</i>	—	138	41	3	22	1	71
Wegen. — <i>Routes</i>	9 238	9 513	5 577	2 044	621	867	404
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	660	403	160	186	4	36	17
West-Vlaanderen. — <i>Flandre occidentale</i>	900	568	324	132	43	55	13
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre orientale</i>	1 050	1 212	537	511	34	121	9
Limburg. — <i>Limbourg</i>	760	674	277	273	13	35	76
Vlaams Brabant. — <i>Brabant flamand</i>	330	205	71	89	22	8	15
Brussel. — <i>Bruxelles</i>	350	835	588	102	16	43	87
Waals Brabant. — <i>Brabant wallon</i>	340	651	416	56	39	120	22
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	1 150	1 310	734	160	144	181	90
Luik. — <i>Liège</i>	1 525	1 011	487	230	146	106	42
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	963	864	472	143	128	114	7
Namen. — <i>Namur</i>	1 210	1 775	1 509	162	29	48	26
Alle provincies. — <i>Toutes provinces</i>	—	5	2	—	3	—	—
Totalen. — <i>Totaux</i>	12 398	12 396	7 172	2 250	1 114	1 146	714

Samenvatting

Recapitulation

A. Verdeling der vastleggingen per jaar

A. Répartition des engagement par année

Jaar — Année	Krediet — Crédits	Vast- leggingen — Montants engagés	Werken — Travaux	Ontei- gingen — Expro- priations	Verre- keningen — Décomptes	Her- zeningen — Révisions	Diversen — Divers
1973	14 003	10 913	5 168	1 806	1 759	820	1 360
1974	12 860	9 779	5 429	2 318	1 050	582	400
1975	13 200	13 199	7 849	2 146	1 439	1 258	507
1976	13 740	13 738	8 367	2 076	1 555	1 022	718
1977	12 398	12 396	7 172	2 250	1 114	1 146	714
Totalen. — Totaux	66 201	60 025	33 985	10 596	6 917	4 828	3 699

B. Verdeling der vastleggingen 1973 t/m 1977

B. Répartition des engagements 1973 à 1977

Jaar — Année	Krediet — Crédits	Vast- leggingen — Montants engagés	Werken — Travaux	Ontei- gingen — Expro- priations	Verre- keningen — Décomptes	Her- zeningen — Révisions	Diversen — Divers
Autosnelwegen. — Autoroutes	23 955	21 709	11 136	2 134	4 238	2 203	1 998
Wegen. — Routes	42 246	38 316	22 849	8 462	2 678	2 625	1 701
Totalen. — Totaux	66 201	60 025	33 985	10 596	6 916	4 828	3 699

BIJLAGE II

Fysisch programma 1979

Autosnelwegen — Wegen — Fietspaden

Wegenfonds — Artikel 533.01

Fysisch Programma 1979 (In miljoenen F)

I. Autosnelwegen

A1. Brussel-Mechelen-Antwerpen :			
Tunnel T 70	225		
Verkeerswisselaar E3-E10	210		
Kontich-Slijkhoeck	70		
Diversen : onteigeningen, verrekeringen, herzieningen, enz.	150		
		655	
A10. Brussel-Oostende — Vak Jabbeke-Oostende + Nevenbedrijf te Jabbeke	100		
Diversen : onteigeningen, verrekeringen, herzieningen, enz	50		
		150	
A12. Brussel-Boom-Antwerpen :			
Half open tunnel Boom	377		
Vak Meise-Wolvertem	50		
Diversen : onteigeningen, verrekeringen, herzieningen, enz.	465		
		892	
A17. Doornik-Kortrijk	560		
— Saint-Léger — Dottenijs			
— Vak E3 — Dottenijs			
Diversen : onteigeningen, verrekeringen, herzieningen, enz.	238		
		798	
R2. Grote Ring Antwerpen «Liefkenshoektunnel» .	300		
Bijkomende uitgaven	100		
		400	
A13. Antwerpen-Luik :			
Vak Mullem-Membruggen	105		
Diversen : onteigeningen, verrekeringen, herzieningen, enz.	20		
		125	
A8. Brussel-Doornik			
Verkeerswisselaar Mourcourt	208		
Brug 14 Hacquegnies	152		
A8. Kruispunt Spinoisstraat	19		
Verkeerswisselaar R8 — Halle	98		
A8. Mourcourt — Hacquegnies	500		
A8. Verbinding E10-R8	500		
Bijkomende uitgaven	223		
		1 700	
R5. Ring van Bergen :			
Ring van Bergen — Voltooiing West	155		
Viadukt van Havré	230		
Bijkomende uitgaven	210		
		595	
A15/A16. Autoweg Bergen-Doornik (afwerking)			
Toegang Antoing — Doornik Oost :			
2de fase	66		
Parking te Thieu	15		
Brug van Fleurus 3/13	35		
Bijkomende uitgaven	34		
		150	
Totaal autosnelwegen		5 565	

Nota : De aanbesteding van de half open tunnel te Boom dient door te gaan voor het geheel der werken (raming 1 400) hiervan zal een eerste schijf van 377 miljoen vastgelegd worden in 1979.

ANNEXE II

Programme physique 1979

Autoroutes — Routes — Pistes cyclables

Fonds des Routes — Article 533.01

Programme Physique 1979 (En millions de F)

I. Autoroutes

A1. Bruxelles-Malines-Anvers :			
Tunnel T 70	225		
Echangeur E3-E10	210		
Kontich-Slijkhoeck	70		
Divers : expropriations, décomptes, révisions etc.	150		
		655	
A10. Bruxelles-Ostende — Tronçon Jabbeke-Ostende + Installation annexe à Jabbeke	100		
Divers : expropriations, décomptes, révisions etc.	50		
		150	
A12. Bruxelles-Boom-Antwerpen :			
Tunnel semi-ouvert à Boom	377		
Section Meise-Wolvertem	50		
Divers : expropriations, décomptes, révisions etc.	465		
		892	
A17. Tournai-Courtrai :			
— Saint-Léger — Dottignies			
— Tronçon E3 — Dottignies			
Divers : expropriations, décomptes, révisions etc.	238		
		798	
R2. Grand Ring d'Anvers «Liefkenshoektunnel»	300		
Dépenses complémentaires	100		
		400	
A13. Anvers-Liège :			
Section Mullem-Membruggen	105		
Divers : expropriations, décomptes, révisions, etc.	20		
		125	
A8. Bruxelles-Tournai :			
Echangeur Mourcourt	208		
Pont 14 Hacquegnies	152		
A8 : Croisement rue du Spinois	19		
Echangeur R8 — Halle	98		
A8. Mourcourt — Hacquegnies	500		
A8. Liaison E10 — R8	500		
Dépenses complémentaires	223		
		1 700	
R5. Ring de Mons :			
Ring de Mons — Achèvement Ouest	155		
Viaduc d'Havré	230		
Dépenses complémentaires	210		
		595	
A15/A16. Autoroute Mons-Tournai (parachèvement)			
Accès Antoing — Tournai Est :			
2 ^e phase	66		
Parking à Thieu	15		
Pont de Fleurus 3/13	35		
Dépenses complémentaires	34		
		150	
Total autoroutes		5 565	

Nota : L'adjudication du tunnel semi-ouvert à Boom doit avoir lieu pour l'ensemble des travaux (estimation 1 400) dont une première tranche de 377 millions sera engagée en 1979.

II. Wegen — Provincie Antwerpen

A. Projecten voorzien in het P.I.P.		
R.6. Ring om Mechelen — Aansluiting E10 en toegang tot Ring	100	
Bijkomende uitgaven	50	150
B. Andere wegen		
R.W.20 Doortocht Kasterlee	43	
R.W.216 Deurne — Boterlaarbaan	24	
R.W.104 Mechelen — Raghenoplein	36	
Omleiding te Willebroek : Brug over A12 en vervolledigen van het klaverblad te Breendonk	100	
R.W.53/215 Opritten tot Brug te Sint-Lenaerts	40	
 R.W.104/51 Binnenring Mechelen + Neckerspoel	50	
Churchillaan te Schoten	20	
Drie Eikenstraat te Edegem — Toegang tot U.I.A.	20	
R.W.24 Mol-Leopoldsburg : Omlegging te Balen — Kunstwerken	37	370
C. Diversen		
Fietspaden	67	
Beplantingen	25	
Bijkomende uitgaven	174	266
D. Totaal provincie Antwerpen		786

Vlaams-Brabant

A. Wegen :		
R.W.255 Westelijke Omleiding Aarschot : Vak Industrieweg CE	43	
R.W.207 Pamelstraat te Liedekerke	63	
R.W.281 Doortrekken Woluwelaan te Vilvoorde	60	
R.W.21 en 23. Doortocht Tienen	14	
R.W.51/227 Trianonlaan te Zemst — Boortmeerbeek	45	
R.W.3. Tienen — St. Truiden — Linter	127	352
B. Diversen		
Fietspaden	48	
Beplantingen	25	
Bijkomende uitgaven	186	259
C. Totaal Vlaams-Brabant		611

Provincie Brabant — Waals deel

A. Projecten voorzien in het P.I.P. :		
R.W.226 Viaduct op de Thyle	187	
R.W.226 Corroy-le-Grand E40	11	
R.W.226 Grondwerken en wegbedekking ten Oosten van de R.W.43 Waver-Archennes	146	
R.W.226 Beaurieux-Faux	120	
Bijkomende uitgaven	200	664
B. Andere wegen :		
R.W.53 Modernisering Maransart	40	
R.W.280 Doortocht Ittre	52	
R.W.250 Avenue de Lauzelle te Louvain-la-Neuve	8	
R.W.288 Verkeerswisselaar weg Halle-Nijvel	90	190
C. Diversen :		
Fietspaden	30	
Beplantingen	10	
Bijkomende uitgaven	86	126
D. Totaal : Waals-Brabant		980

II. Routes — Province d'Anvers

A. Projets cités dans le P.I.P.		
R.6 Ring de Malines — Raccordement E10 et accès au Ring	100	
Dépenses complémentaires	50	150
B. Autres routes		
N.20 Traversée Kasterlee	43	
N.216 Deurne-Boterlaarbaan	24	
N° 104 Malines-Raghenoplein	36	
Contournement de Willebroek	100	
Pont sur l'A12 et achèvement du trèfle de Breendonk : N.53/215 Accès vers le Pont à Saint-Lenaerts	40	
 N.104/51 Ring intérieur à Malines et Neckerspoel Avenue Churchill à Schoten	50	
Accès Drie Eikenstraat à Edegem jusqu'à I.E.A.	20	
N.24 Mol-Leopoldsburg : Contournement de Balen — Ouvrages d'art	37	370
C. Divers		
Pistes cyclables	67	
Plantations	25	
Dépenses complémentaires	174	266
D. Total province d'Anvers		786

Province de Brabant : partie flamande

A. Routes		
R.N. 255 Contournement ouest d'Aarschot (partie Nord)	43	
R.N. 207 Pamelstraat à Liedekerke	63	
R.N. 281 Prolongation de l'Avenue de la Woluwe à Vilvorde	60	
R.N. 21 et 23 Traversée Tirlemont	14	
R.N.51/227 Trianonlaan à Zemst-Boortmeerbeek	45	
R.N.3 Tirlemont-Saint-Trond-Linter	127	352
B. Divers		
Pistes cyclables	48	
Plantations	25	
Dépenses complémentaires	186	259
C. Total Brabant flamand		611

Province de Brabant — partie wallonne

A. Projets cités dans le P.I.P.		
R.N.226 Viaduc de la Thyle	187	
R.N. 226 Corroy-le-Grand-E40	11	
R.N.226 Terrassements et revêtements à l'est de la N.43 Wavre-Archennes	146	
R.N.226 Beaurieux-Faux	120	
Dépenses complémentaires	200	664
B. Autres routes		
N.53 Modernisation Maransart	40	
N.280 Traversée d'Ittre	52	
N. 250 Avenue de Lauzelle à Louvain-la-Neuve	8	
R.N.288 Echangeur route Hal-Nivelles	90	190
C. Divers		
Pistes cyclables	30	
Plantations	10	
Dépenses complémentaires	86	126
D. Total Brabant wallon		980

Brusselse Agglomeratie

A. Projecten voorzien in het P.I.P. :

Werken :

Verbreding van Saintelette brug : deel Wegenfond	50	
Tunnel Jubelfeestlaan — 1ste fase — gemene muur met metro : deel Wegenfond	50	
Tunnel Halsepoort : deel Wegenfond	300	
Anderlecht : toegang A7	300	
Verrekeningen : herzieningen, onteigeningen	405	
		1 105

B. Andere wegen :

R.W.413 Brug Fraiteur	106	
Sint-Pieters-Woluwe-Kraainem	63	
Verbinding Buda — Ring	60	
Maalbeek — Jourdanplein	20	
Shakespearelaan (Anderlecht)	50	
Tunnel van Praet	100	
Diverse werken	58	
		457

C. Diversen :

Fietspaden	42	
Bepantingen	30	
Bijkomende uitgaven	109	
		181

D. Totaal : Brusselse agglomeratie 1 734

Provincie West-Vlaanderen

A. Projecten voorzien in het P.I.P. :

Omleiding van Menen :

Werken	90	
Bijkomende uitgaven	35	
		135

B. Wegen :

R.W.334 te Oostende, Torhoutsesteenweg en Van Izeghemlaan	41	
R.W.770 Tunnel 't Zand te Brugge — 1ste fase	243	
Conventieweg te Tielt	15	
R.W.908 Poperinge-Ieper :		
Vak Vlamertinge-Poperinge	70	
Zeebruggelaan verbinding Brugge-Blankenberghe	20	
R.W.296 Voetgangerstunnel Westkapellestraat te Knokke-Heist	15	
		404

C. Diversen :

Fietspaden	65	
Bepantingen	25	
Bijkomende uitgaven	245	
		335

D. Totaal Provincie West-Vlaanderen 874

Provincie Oost-Vlaanderen

A. Projecten voorzien in het P.I.P. :

R.W.731 Aalst-Ninove — 1ste fase	150	
Diversen : onteigeningen, verrekeningen, herzieningen, enz	25	
		175
R.W.310 Omlegging te Maldegem	135	
Diversen : onteigeningen, verrekeningen, herzieningen, enz	20	
		155

B. Andere Wegen :

R.W.56 Vak Oombergen-Balegem	100	
R.W.867 Vak P.W.16 tot omlegging Hamme	149	
Ringlaan Aalst	20	
R.W.718 Oostelijke omleiding van Dendermonde — Brug over spoorlijn Mechelen-Dendermonde	40	
R.W.10 Gent-Eeklo — kruispunt «Kere» te Waarschoot	21	
R.W.56 Oostelijke omleiding van Zele — Brug over de spoorlijn	90	
		420

C. Diversen :

Fietspaden	57	
Bepantingen	25	
Bijkomende uitgaven	265	
		347

D. Totaal provincie Oost-Vlaanderen 1 097

Agglomération bruxelloise

A. Projets cités dans le P.I.P. :

Travaux

Elargissement du pont Saintelette : part Routes	50	
Tunnel Jubilé — 1 ^{re} phase — mur commun avec métro : part Routes	50	
Tunnel Porte de Hal : part Routes	300	
Anderlecht : accès A7	300	
Décomptes : révisions, expropriations	405	
		1 105

B. Autres routes

N.413 Pont Fraiteur	106	
Woluwe-Saint-Pierre-Kraainem	63	
Liaison Buda-Ring	60	
Maelbeek-Place Jourdan	20	
Boulevard Shakespeare (Anderlecht)	50	
Tunnel Van Praet	100	
Divers travaux	58	
		457

C. Divers

Pistes cyclables	42	
Plantations	30	
Dépenses complémentaires	109	
		181

D. Total agglomération bruxelloise 1 734

Province de Flandre occidentale

A. Projets cités dans le P.I.P. :

Contournement de Menin :

Travaux	90	
Dépenses complémentaires	35	
		135

B. Routes

R.N.334 à Ostende, Torhoutsesteenweg et Van Izeghemlaan	41	
R.N.770 Tunnel 't Zand à Bruges — 1 ^{re} phase	243	
Route Conventieweg à Tielt	15	
R.N. 908 Poperinge-Ypres :		
Section Vlamertinge-Poperinge	70	
Zeebruggelaan jonction Bruges-Blankenberghe	20	
R.N. 296 Tunnel piétonnier Westkapellestraat à Knokke-Heist	15	
		404

C. Divers

Pistes cyclables	65	
Plantations	25	
Dépenses complémentaires	245	
		335

D. Total province de Flandre occidentale 874

Province de Flandre orientale

A. Projets cités dans le P.I.P. :

R.N. 731 Alost-Ninove — 1 ^{re} phase	150	
Divers : expropriations, décomptes, révisions	25	
		175
R.N.310 Contournement de Maldegem	135	
Divers : expropriations, décomptes, révisions, etc.	20	
		155

B. Autres routes

R.N. 56 Section Oombergen-Balegem	100	
R.N.867 Section R.P. 16 jusqu'au contournement de Hamme	149	
Ringlaan à Alost	20	
R.N.718 Contournement Est de Termonde — Pont sur la ligne de chemin de fer Malines-Termonde	40	
R.N.10 Gand-Eeklo-carrefour «Kere» à Waarschoot	21	
R.N.56 Contournement Est de Zele — Pont sur la ligne de chemin de fer	90	
		420

C. Divers

Pistes cyclables	57	
Plantations	25	
Dépenses complémentaires	265	
		347

D. Total province de Flandre orientale 1 097

Provincie Henegouwen

A. Projecten voorzien in het P.I.P. :

R.W.744 Fontaine l'Evêque	90	
Verkeerswisselaar	170	
R.W.744 Bijkomende uitgaven	155	
		415
R.W.746 Dottenijs — Ploegsteert	77	
R.W.746 Dottenijs — Ploegsteert (2de deel)	90	
Bijkomende uitgaven	88	
		255
R.W.634 Péronnes-Houdeng : viaduct	136	
R.W.634 Aanpassing te Trivières, rue des Charbonnages, en « rue de l'Egalité ».	17	
R.W.634 Verkeerswisselaar te Houdeng	200	
Bijkomende uitgaven	162	
		515

1 185

B. Andere wegen :

R.W.6 Thuin-Bovenstad	41	
R.W.21 Modernisering te Gilly	42	
R.W.304 Wervik-Komen	44	
R.W.624 Obourg-Thieu	80	
R.W. Weg van de « Basse-Sambre »	135	
R.W. Dergneau-Leuze (2de fase)	84	
Omleiding te Aat — Verbinding Bouvignies-Rebaix Ostiches	19	
R.W.625 La Louvière, rue de l'Olive	24	
R.W.8 Aat : toegang tot de omleiding en « rue de Lanquesaint »	20	
R.W.293 Moeskroen : parkeerterrein Risquons-tout	10	
R.W.55 Binche, rue Fontaine	34	
R.W.6 Thuin-Gozée	55	
R.W.376 Jumet-Ransart	45	
R.W.386 Manage-Haine Saint-Paul (PK. 43.100-46.403)	28	
R.W.388 Fleurus	20	
R.W.364 Baudour-Lens	5	
		686

C. Diversen :

Fietspaden	30	
Beplantingen	10	
Bijkomende uitgaven	152	
		192

D. Totaal : Provincie Henegouwen 2 063

Provincie Luik :

A. Projecten voorzien in het P.I.P. :

R.W.795 Villers-le-Bouillet-Soheit Tinlot Bois et Borsu :		
35 Aansluiting te Amay :		
Werken	250	
Bijkomende uitgaven	250	
		500

B. Andere wegen :

R.W.413 Verviers : kaai langs de Vesder-Brug Saucy	84	
R.W.425 Verviers : bloksteenconstructie	8	
R.W.441 Louveigné-Remouchamps	30	
R.W.18 Aubel-modernisering	22	
R.W.48 Villers-le-Bouillet : modernisering van de doortocht : 1ste fase	19	
R.W.33 Esneux — modernisering doortocht	15	
R.W.28 Eupen-Baraque Michel	50	
R.W.32 Spa-Francorchamps	50	
R.W.677 Flémalle	30	
R.W.41 Clavier-kruispunt Devillers	15	
R.W.426 Bonnelles-Tilff	45	
Aanpassingswerken wegen op de oevers te Verviers	195	
R.W.169 Weg van Condroz : viaduct	280	
R.W.41 Marchin	35	
R.W.32 Te Theux (Tillot)	20	
R.W.618 Tihange-Seraing (Luik-Hoei)	20	
R.W.17 Te Chokier	20	
		938

Province de Hainaut

A. Projets cités dans le PIP :

R. 744 Fontaine l'Evêque	90	
R. 744 Echangeur d'Anderlues	170	
Dépenses complémentaires	155	
		415
R. 746 Dottignies — Ploegsteert	77	
R. 746 Dottignies — Ploegsteert (2e partie)	90	
Dépenses complémentaires	88	
		255
R. 634 Péronnes-Houdeng : viaduc	136	
R.634 Aménagement à Trivières rue des Charbonnages et rue de l'Egalité	17	
R. 634 Echangeur à Houdeng	200	
Dépenses complémentaires	162	
		515

1 185

B. Autres routes

N.6 Thuin-ville haute	41	
N.21 Modernisation à Gilly	42	
N.304 Wervik-Comines	44	
N.624 Obourg-Thieu	80	
N.741 Route de la Basse Sambre	135	
RN. 58 Dergneau-Leuze (2e phase)	84	
Contournement d'Ath — liaison Bouvignies-Rebaix Ostiches	19	
N.625 La Louvière, rue de l'Olive	24	
N.8 Ath : accès au contournement et rue de Lanquesaint	20	
N.293 Mouscron — parking Risquons-tout	10	
N.55 Binche, rue Fontaine	34	
N.6 Thuin-Gozée	55	
N.376 Jumet-Ransart	45	
N.386 Manage-Haine-Saint-Paul (PK.43.100-46.403)	28	
N.388 Fleurus	20	
N.364 Baudour-Lens	5	
		686

C. Divers

Pistes cyclables	30	
Plantations	10	
Dépenses complémentaires	152	
		192

D. Total : Province de Hainaut 2 063

Province de Liège

A. Projets cités dans le PIP :

RN.795 Villers-le-Bouillet-Soheit Tinlot Bois et Borsu :		
35 Raccordement de Amay :		
Travaux	250	
Dépenses complémentaires	250	
		500

B. Autres routes

N.413 Verviers : quai le long de la Vesdre-Pont Saucy	84	
RN.425 Verviers : moellonnage	8	
N.441 Louveigné-Remouchamps	30	
N.18 Aubel-modernisation	22	
N.48 Villers-le-Bouillet : modernisation de la traversée : 1re phase	19	
N.33 Esneux — modernisation traversée	15	
N.28 Eupen — Baraque Michel	50	
N.32 Spa-Francorchamps	50	
N.677 Flémalle	30	
N.41 Clavier — Carrefour Devillers	15	
N.436 Bonnelles — Tilff	45	
Aménagement des voies sur berges à Verviers	195	
N.169 Route du Condroz : Viaduc	280	
N.41 Marchin	35	
N.32 à Theux (Tillot)	20	
N.618 Tihange-Seraing (Liège-Huy)	20	
N.17 à Chokier	20	
		938

C. Diversen		
Fietspaden	30	
Verrekeningen voor verbinding R.W. 32-R.W.440 te Francorchamps	246	
Bijkomende uitgaven	336	
Beplantingen	10	
	<hr/>	622
D. Totaal : Provincie Luik		2 060
Provincie Limburg		
A. Projecten voorzien in het PIP :		
R.W.539 Hasselt — Sint-Truiden		
Vak Alken-Zepperen	200	
Bijkomende uitgaven	60	
	<hr/>	260
B. Andere wegen		
R.W.668 Ring Maaseik 3de deel	39	
Ring Bokrijk (539-E39)	23	
Kruispunt R.W.30 — R.W.459 Zutendaal	23	
R.W.22 Brug onder spoorlijn te Gingelom	36	
R.W.2 Hasselt-Diest		
Vak Grote Ring Hasselt tot R.W.19	100	
R.W.2 Zuidelijke Omleiding Bilzen	80	
R.W.17 Aanpassing doortocht Maasmechelen	40	
R.W.779 Grote Ring Hasselt — toegangen	45	
	<hr/>	386
C. Diversen		
Fietspaden	71	
Beplantingen	25	
Bijkomende uitgaven	168	
	<hr/>	264
D. Totaal : Provincie Limburg		910
Provincie Luxemburg		
A. Wegen		
R.W.15 Bastenaken — Noville	17	
R.W.28 Verkeerswisselaar Bertrix	72	
R.W.34 Doortocht Hamoir	28	
R.W.34 Bastenaken-La Roche	37	
R.W.544 Virton — Oostelijke omleiding	40	
R.W.650 Aarlen — bruggetje voor voetgangers	5	
R.W.28 Brug te Salmchâteau	100	
Brug te Warinsart	30	
R.W.28 Bouillon	20	
R.W.50 Brug te Latour	25	
R.W.560 Parkeerterrein te Houffalize	5	
	<hr/>	379
B. Diversen		
Fietspaden	30	
Bijkomende uitgaven	100	
Beplantingen	10	
	<hr/>	140
C. Totaal : Provincie Luxemburg		519
Provincie Namen		
A. Projecten voorzien in het P.I.P. :		
R.W.4 Namen-Aarlen		
Verbouwing in expressweg :		
Werken te Assesse	96	
Werken te Pessoux	178	
Bijkomende werken	50	
	<hr/>	324
B. Andere Wegen :		
R.W.17 Omleiding te Hastière	146	
R.W.749 Suarlée	48	
R.W.49 Rochefort (Vachan — R.W.29)	30	
R.W.51 Pont de Louvain te Namen	202	
	<hr/>	426
C. Diversen :		
Fietspaden	30	
Bijkomende uitgaven	180	
Beplantingen	10	
	<hr/>	220
D. Totaal : Provincie Namen		970

C. Divers		
Pistes cyclables	30	
Décomptes pour liaison N.32-N.440 à Francorchamps	246	
Dépenses complémentaires	336	
Plantations	10	
	<hr/>	622
D. Total province de Liège		2 060
Provincie de Limbourg		
A. Projets cités dans le P.I.P. :		
R.N.539 Hasselt-Saint-Trond :		
Section Alken-Zepperen	200	
Dépenses complémentaires	60	
	<hr/>	260
B. Autres routes		
R.N.668 Ring Maaseik — 3 ^e partie	39	
Ring Bokrijk (539-E39)	23	
Carrefour R.N.30-R.N.459 Zutendaal	23	
R.N.22 Pont sous la ligne de chemin de fer à Gingelom	36	
R.N.2 Hasselt-Diest :		
Section Grande Rocade à Hasselt jusqu'à la R.N.19	100	
R.N.2 Contournement Sud de Bilzen	80	
R.N.17 Aménagement de la traversée de Maasmechelen	40	
R.N.779 Grande Rocade de Hasselt — Accès	45	
	<hr/>	386
C. Divers		
Pistes cyclables	71	
Plantations	25	
Dépenses complémentaires	168	
	<hr/>	264
D. Total province de Limbourg		910
Provincie de Luxembourg		
A. Routes		
N.15 Bastogne-Noville	17	
N.28 Echangeur Bertrix	72	
N.34 Traversée Hamoir	28	
N.34 Bastogne-La Roche	37	
N.544 Virton — Contournement Ouest	40	
N.650 Arlon — Passerelle pour piétons	5	
N.28 Pont à Salmchâteau	100	
Pont à Warinsart	30	
N.28 Bouillon	20	
N.50 Pont à Latour	25	
N.560 Parking à Houffalize	5	
	<hr/>	379
B. Divers		
Pistes cyclables	30	
Dépenses complémentaires	100	
Plantations	10	
	<hr/>	140
C. Total province de Luxembourg		519
Provincie de Namur		
A. Projets cités dans le PIP :		
RN4. Namur-Arlon :		
Transformation en route express		
Travaux à Assesse	96	
Travaux à Pessoux	178	
Dépenses complémentaires	50	
	<hr/>	324
B. Autres routes		
N.17 Contournement d'Hastière	146	
N.749 Suarlée	48	
N.49 Rochefort (Vachan — N.29)	30	
N.51 Pont de Louvain à Namur	202	
	<hr/>	426
C. Divers		
Pistes cyclables	30	
Dépenses complémentaires	180	
Plantations	10	
	<hr/>	220
D. Total : Provincie de Namur		970

Fietspaden

Provincie Antwerpen :

R.W.53 Brecht (autosnelweg E10) — Wuustwezel — 1ste fase	10
R.W.1 Bredabaan te Brasschaat	7
R.W.136 Balen-Postel, vak Conge-Roskam	8
R.W.240 Gierle Dorp-Lille centrum 1ste fase	10
R.W.53 Herselt-Olen, 1ste fase	7
R.W.655 — Binnensingel, 1ste fase	5
R.W.1 te Mechelen, Brusselsesteenweg, verdubbeling fietspad	10
R.W.213 Kapellen-Putte	10

Totaal Provincie Antwerpen 67

Provincie Brabant : Vlaams-Brabant :

R.W.254 te Werchter	8
R.W.51 — Vak Heverlee-Blanden	5
R.W.22 te Walshouten	12
R.W.3 Boutersem-Leuven, 1ste fase	10
R.W.260 te Vilvoorde	2
R.W.716 te Vilvoorde	6
R.W.1 te Zemst	5

Totaal Vlaams Brabant 48

Provincie Brabant : Waals gedeelte :

R.W.5 Tussen de km palen 24 000 en 27 750	15
R.W.37 Wavre-Hamme-Mille, tussen kmp de 4 100 en 7 130	15

Totaal Waals Brabant 30

Brusselse Agglomeratie :

Debrouxlaan en Waversesteenweg (tussen Souverain en Zoniënbos) : 1,5 km	4,5
Vorstlaan : 0,6 km	1,2
Mettewielaan en De Smet de Nayerlaan : 5,2 km	15,9
Wereldtentoonstellinglaan	8,4
Zoniënbos (vervanging R.W.227)	12,0

Totaal Brabant 42

Provincie West-Vlaanderen :

R.W.71 Blankenberge — Blauwe Toren (O-kant) — 1ste fase	20
R.W.308 vanaf R.W.71 tot R.W.14 — 1ste fase	13
R.W.969 te Nieuwpoort — 1ste fase	12
R.W.67 en 68 te Roksem en Oudenburg	10
R.W.770 te Brugge tussen R.W.10 en R.W.71	5
R.W.71 vanaf E5 tot Zwevezele	5

Totaal West-Vlaanderen 65

Provincie Oost-Vlaanderen

R.W.56 Ophasselt-Schendelbeke kmp 32.450-34.700	8
R.W.219 vak Bazel-Kruikeke en verdubbeling kmp 13.500 en 14.300	12
R.W.55 Aalst-Ninove kmp 8.300 en 11.700	12
R.W.16 tussen E5 en R.W.10	15
R.W.336 te Assenede, 1ste fase	10

Totaal Oost-Vlaanderen 57

Provincie Henegouwen

R.W.58 Leuze-Bury	10
R.W.386 Bray-Péronnes	10
R.W.22 Boussu-Quévrain	10

Totaal Henegouwen 30

Pistes cyclables

Provincie d'Anvers

N 53 Brecht (autoroute E10) — Wuustwezel 1 ^{re} fase	10
N 1 Bredabaan à Brasschaat	7
N 236 Balen-Postel, section Conge-Roskam	8
N 240 Gierle village-Lille centre — 1 ^{re} fase	10
N 53 Herselt-Olen, 1 ^{re} fase	7
N 635 Binnensingel, 1 ^{re} fase	5
N 1 à Malines, Brusselsesteenweg, dédoublement de la piste cyclable	10
N 213 Kappelen-Putten	10

Total province d'Anvers 67

Provincie de Brabant : partie flamande

N 254 à Werchter	8
N 51 Section Heverlee-Blanden	5
N 22 à Walshoutem	12
N 3 Boutersem-Louvain 1 ^{re} fase	10
N 260 à Vilvorde	2
N 716 à Vilvorde	6
N 1 à Zemst	5

Total Brabant flamand 48

Provincie de Brabant : partie wallonne

N5. (cumulées 24 000 à 27 750)	15
N37. (Wavre-Hamme-Mille, cumulées 4 100 à 7 130)	15

Total Brabant wallon 30

Agglomération bruxelloise

Avenue Debroux et Ch. de Wavre (entre Souverain et Forêt de Soignes) : 1,5 km	4,5
Boulevard du Souverain : 0,6 km	1,2
Boulevard Mettwie-De Smet de Nayer 5,2 km	15,9
Avenue de l'Exposition Universelle	8,4
Forêt de Soignes (remplacement de la RN.227)	12,0

Total Brabant 42

Provincie de Flandre occidentale

N 71 Blankenberge-Blauwe Toren (Côté droit) 1 ^{re} fase	20
N 308 depuis la N 71 jusqu'à la N 14, 1 ^{re} fase	13
N 969 à Nieuwpoort — 1 ^{re} fase	12
N 67 et 68 à Roksem et Oudenburg	10
N 770 à Bruges entre les N 10 et 71	5
N 71 depuis l'E5 jusqu'à Zwevezele	5

Total Flandre occidentale 65

Provincie de Flandre orientale

N.56 Ophasselt-Schendelbeke cumulées 32.450 à 34.700	8
N.219 Section Bazel-Kruikeke et dédoublement 13.500 et 14.300	12
N.55 Alost-Ninove cumulées 8.300 à 11.700	12
N.16 entre l'E5 et la R.N.10	15
N.336 à Assenede, 1 ^{re} fase	10

Total Flandre orientale 57

Provincie de Hainaut

N.58 Leuze-Bury	10
N.386 Bray-Péronnes	10
N.22 Boussu-Quévrain	10

Total Hainaut 30

Provincie Luik

R.W.3 Ans-Hognoul	10
R.W.28 Baraque Michel-Xhoffraix	20
Totaal provincie Luik	30

30

Provincie Limburg

R.W.241 Ham-Heppen	20
R.W.18 Sint-Truiden-Herk-de-Stad, vak te Sint-Truiden	11
R.W.454 Stevoort-Herk-de-Stad	17
R.W.15 Kermt-Lummen, 1ste fase	9
R.W.669 te Tessenderlo	14
Totaal Limburg	71

71

Provincie Luxemburg

R.W.471 tussen Ethe en Virton	6
R.W.48 Recogne-Neufchâteau (voltooiing)	6
R.W.4 Arlon-Steinfort	10
R.W.44 Florenville-Sainte-Cécile	8
Totaal provincie Luxemburg	30

30

Provincie Namen

R.W.22 Floreffe	5
R.W.4 Rochefort	15
R.W.751 Gourdinne-Thy-le-Château	10
Totaal provincie Namen	30
Totaal fietspaden	500

30

Province de Liège

N.3 Ans-Hognoul	10
N.28 Baraque Michel-Xhoffraix	20
Total province de Liège	30

30

Province de Limbourg

N.241 Ham-Heppen	20
N.18 Saint-Trond-Herk-de-Stad, section à Saint-Trond	11
N.454 Stevoort-Herk-de-Stad	17
N.15 Kermt-Lummen, 1 ^{re} phase	9
N.669 à Tessenderlo	14
Total Limbourg	71

71

Province de Luxembourg

N.471 entre Ethe et Virton	6
N.48 Recogne-Neufchâteau (achèvement)	6
N.4 Arlon-Steinfort	10
N.44 Florenville-Sainte-Cécile	8
Total province de Luxembourg	30

30

Province de Namur

N.22 Floreffe	5
N.4 Rochefort	15
N.751 Gourdinne-Thy-le-Château	10
Total provincie de Namur	30
Total pistes cyclables	500

30

BIJLAGE III

ANNEXE III

Verwezenlijking van het investeringsprogramma van 1978
van het departement van Openbare Werken
(in miljoenen franken)

Réalisation du programme d'investissements de 1978
du département des Travaux publics
(en millions de francs)

Hoofding — Intitulé	Oorspronkelijk programma — Programme initial (1)	Aangepast programma — Programme adapté (2)	Verwezenlijkingen — Réalisations (3)	(3/1)	(3/2)
Autosnelwegen en wegen. — <i>Autoroutes et Routes</i>	30 538	30 638	30 638	100	100
Wegenfonds. — <i>Fonds des Routes</i>	18 538	17 638	17 638	95	100
Autosnelwegen. — <i>Autoroutes</i>	3 145	1 745	2 399	55	137
Wegen. — <i>Routes</i>	12 313	12 813	12 115	98	95
Elektrische installaties. — <i>Installations électriques</i>	1 380	1 380	1 413	102	102
Onderhoudsregie. — <i>Régie d'entretien</i>	400	400	262	66	66
Bijkomend programma. — <i>Programme supplémentaire</i>	1 300	1300	1 018	78	78
Intercommunale. — <i>Intercommunales</i>	12 000	13 000	13 000	108	100
E3	1 000	1 000	1 000	100	100
E5	2 500	2 500	2 500	100	100
E39	1 000	1 000	1 000	100	100
E9-E40	2 600	3 600	3 600	138	100
B1	2 250	2 250	2 250	100	100
IAC	1 650	1 650	1 650	100	100
IVAW	1 000	1 000	1 000	100	100
Waterwegen. — <i>Voies hydrauliques</i>	19 188	23 588	20 394	106	86
Bestuur der Waterwegen. — <i>Administration des Voies hydrauliques</i>	15 868	20 268	17 074	108	84
Havens. — <i>Ports</i>	6 882	10 717	8 130	118	76
Ontwatering. — <i>Démérgement</i>	400	440	398	100	90
Waterbeheersing. — <i>Maîtrise de l'eau</i>	2 120	2 120	1 815	86	86
Stuwen. — <i>Barrages</i>	1 268	1 423	1 194	94	84
Waterlopen. — <i>Cours d'eau</i>	5 198	5 568	5 411	104	97
Gedebudgettiseerde sector. — <i>Secteur débudgétisé</i>	3 320	3 320	3 320	100	100
Gebouwen. — <i>Bâtiments</i>	7 986	7 986	7 997	100	100
Bestuur der Gebouwen. — <i>Administration des Bâtiments</i>	398	398	410	100	100
Regie der Gebouwen. — <i>Régie des Bâtiments</i>	7 588	7 588	7 587	100	100
Diversen. — <i>Divers</i>	753	753	684	91	91
Totaal. — <i>Total</i>	58 465	62 965	59 713	102	95

BIJLAGE IV

ANNEXE IV

Synthese van de investeringsprogramma's 1978 en 1979

Synthèse des programmes d'investissements 1978 et 1979

	Programma 1978 — Programme 1978	1978 aangepast — 1978 adapté	1979
Wegen en autosnelwegen. — <i>Routes et autoroutes</i>	30 538	30 638	34 243
Waterwegen. — <i>Voies hydrauliques</i>	19 188	23 588	24 854
Gebouwen. — <i>Bâtiments</i>	7 986	7 986	7 383
Diversen. — <i>Divers</i>	753	753	1 125
Totalen. — <i>Totaux</i>	58 465	62 965	67 605

BIJLAGE V

ANNEXE V

DE TRAFIEK OVER DE BELGISCHE SCHEEPVAARTWEGEN IN 1977

LE TRAFIC SUR LES VOIES NAVIGABLES BELGES EN 1977

Totale tonnenmaat van de vervoerde goederen : **100 924 000 t**
Tonnage total des marchandises transportées

Verdeling naar de bestemming of de herkomst van de goederen
Répartition selon la destination ou la provenance des marchandises

Uitvoer <i>Exportation</i>	:	33 671 000 t
Invoer <i>Importation</i>	:	41 730 000 t
Doorvoer <i>Transit</i>	:	3 777 000 t
Binnenverkeer <i>Trafic intérieur</i>	:	21 746 000 t

Verdeling naar de aard van de vervoerde goederen
Répartition selon la nature des marchandises

Landbouwprodukten en levende dieren <i>Produits agricoles et animaux vivants</i>	:	6 658 000 t
Voedingsprodukten en veevoeder <i>Denrées alimentaires et fourrages</i>	:	6 206 000 t
Vaste brandstoffen <i>Combustibles minéraux solides</i>	:	6 855 000 t
Aardoliën en distillatieprodukten daarvan <i>Produits pétroliers</i>	:	19 593 000 t
Ertsen en metaalresiduen <i>Minerais et déchets pour la métallurgie</i>	:	3 839 000 t
Produkten van de metaalindustrie <i>Produits métallurgiques</i>	:	11 460 000 t
Ruwe mineralen en fabrikaten daarvan, bouwmaterialen <i>Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction</i>	:	32 833 000 t
Meststoffen <i>Engrais</i>	:	3 622 000 t
Chemische produkten <i>Produits chimiques</i>	:	8 108 000 t
Machines, voertuigen, diverse fabrikaten n.e.g. en speciale transacties <i>Machines, véhicules, objets manufacturés n.d.a. et transactions spéciales</i>	:	1 750 000 t

BIJLAGE VI

I. Synthese van de begroting van Openbare Werken

De hiernavolgende synthese van de budgettaire weerslag van de politiek van het Ministerie van Openbare Werken in 1978 heeft betrekking op de activiteiten van het ministerieel departement en op de activiteiten van de volgende organen :

- Het Wegenfonds;
- De Regie der Gebouwen;
- De Intercommunale E3;
- De Intercommunale E5;
- De Intercommunale E39;
- De Intercommunale E9-E40;
- De Intercommunale Vereniging voor de Autosnelwegen van de Brusselse periferie;
- De Intercommunale Vereniging voor de Autosnelwegen van de Charleroise periferie;
- De Intercommunale Vereniging voor de Autosnelwegen van West-Vlaanderen;
- De Dienst voor de Scheepvaart;
- De « Office de la Navigation »;
- De NV Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel.

Al deze activiteiten, in financiële termen uitgedrukt en eventueel gegroepeerd, werden geordend volgens de door de Minister van Openbare Werken nagestreefde objectieven.

De eerste rubriek behelst de investeringsuitgaven, met dien verstande dat telkens de nieuwe machtigingen tot het aangaan van verbintenissen worden vermeld.

De tweede rubriek omvat een synthese van de voorziene lopende uitgaven, d.w.z. de kredieten die voorkomen op titel I.

I. INVESTERINGSUITGAVEN

A. Vergelijking van het investeringsprogramma voor 1978
(Aangepast aan het PIP) en van 1979
(in miljoenen franken)

ANNEXE VI

I. Synthèse du budget des Travaux publics

La présente synthèse de l'incidence budgétaire de la politique du Ministère des Travaux publics en 1978 a trait aux activités du département ministériel et aux activités des organismes suivants :

- Le Fonds des Routes;
- La Régie des Bâtiments;
- L'Intercommunale E3;
- L'Intercommunale E5;
- L'Intercommunale E39;
- L'Intercommunale E9-E40;
- L'Intercommunale pour les Autoroutes de la périphérie de Bruxelles;
- L'Intercommunale pour les Autoroutes de la périphérie de Charleroi;
- L'Intercommunale pour les Autoroutes de la Flandre occidentale;
- L'Office de la Navigation;
- Le « Dienst voor de Scheepvaart »;
- La SA du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles.

Toutes ces activités, exprimées en termes financiers et éventuellement regroupées, ont été classées suivant les objectifs visés par le Ministre des Travaux publics.

La première rubrique concerne les dépenses d'investissement, les nouvelles autorisations de contracter des engagements étant chaque fois mentionnées.

La deuxième rubrique comprend les prévisions en matière de dépenses courantes, c'est-à-dire les crédits figurant au titre I.

I. DEPENSES D'INVESTISSEMENT

A. Comparaison des programmes d'investissements de 1978
(Adapté au PIP) et de 1979
(en millions de francs)

	1978 aangepast aan het P.I.P. — 1978 adapté au P.I.P.	1979	1979-1978
I. Budgettaire sector. — Secteur budgétaire :			
1. Departement. — <i>Département</i>	21 119	22 119	1,05
2. Wegenfonds. — <i>Fonds des Routes</i>	17 638	20 508	1,16
3. Regie der Gebouwen. — <i>Régie des Bâtiments</i>	7 588	6 743	0,89
	46 345	49 370	1,07
II. Extra-budgettaire sector. — Secteur extra-budgétaire :			
1. Financiering Gemeentekrediet van België. — <i>Financement Crédit Communal de Belgique</i>	300	375	1,25
2. E3	1 000	1 075	1,08
3. E5	2 500	3 100	1,24
4. E39	1 000	1 075	1,08
5. E9-E40	3 600	4 000	1,11
6. Intercommunale Brussel. — <i>Intercommunale Bruxelles</i>	2 250	1 785	0,79
7. « Intercommunale Charleroi ». — <i>Intercommunale Charleroi</i>	1 650	1 300	0,79
8. Intercommunale West-Vlaanderen. — <i>Intercommunale Flandre occidentale</i>	1 000	1 400	1,40
9. Dienst voor de Scheepvaart. — « <i>Dienst voor de Scheepvaart</i> »	1 890	2 165	1,15
10. « Office de la Navigation ». — <i>Office de la Navigation</i>	800	960	1,20
11. Kanaal Brussel-Rupel. — <i>Canal Bruxelles-Rupel</i>	630	1 000	1,59
	16 620	18 235	1,10
Programma aan 100 %. — <i>Programme à 100 %</i>	62 965	67 605	1,07

B. Functionele Hergroepering (in miljoenen franken)	B. Regroupement fonctionnel (en millions de francs)		
	1978	1979	1979-1978
A. Wegensector. — Secteur routier	30 641	34 248	1,12
Autosnelwegen. — Autoroutes :			
Autosnelwegen gebouwd door het Wegenfonds. — <i>Autoroutes construites par le Fonds des Routes</i>	1 745	5 565	3,19
Autosnelwegen gebouwd door de Autosnelwegenintercommunales. — <i>Autoroutes construites par les Intercommunales autoroutières</i>	13 000	13 735	1,57
Wegen. — Routes :			
Wegen gebouwd door het Wegenfonds. — <i>Routes construites par le Fonds des Routes.</i>	14 513	13 603	0,94
Elektriciteit. — Electricité :			
Verlichting, verkeersborden, verkeerssignalisatie. — <i>Eclairage, panneaux indicateurs, signalisation routière</i>	1 383	1 345	0,97
B. Sector waterwegen. — Secteur des voies hydrauliques	23 910	25 174	1,05
Waterlopen. — <i>Cours d'eau</i>	8 888	8 901	1,00
Havens. — <i>Ports</i>	10 717	11 450	1,07
Stuwen. — <i>Barrages</i>	1 423	993	0,70
Bescherming tegen overstromingen. — <i>Protection contre les inondations</i>	2 560	4 205	1,64
Elektriciteit : lichtsignalisering, mededeling van inlichtingen. — <i>Electricité : signalisation lumineuse, transmission des informations</i>	322	320	0,99
C. Sector gebouwen. — Secteur des bâtiments	7 986	7 383	0,92
D. Diversen. — Divers	428	800	1,87
Totalen van het investeringsprogramma. — <i>Totaux du programme d'investissement</i>	62 965	67 605	1,07

II. LOPENDE UITGAVEN (in miljoenen franken)	II. DEPENSES COURANTES (en millions de francs)				
	1978 aangepast — 1978 ajusté	% in het totaal — % dans le total	1979	% in het totaal — % dans le total	1979-1978
1. Onderhoud elektriciteit. — <i>Entretien électricité</i>	378	} 7	395	} 8	1,04
2. Onderhoud waterwegen. — <i>Entretien voies hydrauliques</i>	2 590		2 740		1,06
3. Onderhoud groenplan. — <i>Entretien Plan Vert</i>	62,5		69,5		1,11
4. Onderhoud gebouwen. — <i>Entretien bâtiments</i>	60		62,7		1,05
5. Financiële lasten. — <i>Charges financières</i>	32 590,9	77	35 585,8	77	1,09
6. Personeelsuitgaven. — <i>Dépenses de personnel</i>	5 712,8	14	6 042,6	13	1,06
7. Werkingskosten. — <i>Dépenses de fonctionnement</i>	1 033,5	2	1 127,9	2	1,09
Totalen der lopende uitgaven. — <i>Totaux dépenses courantes</i>	42 427,7	100	46 023,5	100	1,08

II. Vergelijkende tabel van de programma's
en de verwezenlijkingen van het investeringsprogramma
van Openbare Werken vanaf 1976

II. Tableau comparatif des programmes
et des réalisations du programme d'investissements
des Travaux publics depuis 1976

	1976		1977			1978			1979
	Basis pro- gramma — Pro- gramme de base	Verwezen- lijkingen — Réali- sations	Basis pro- gramma — Pro- gramme de base	Aangepast pro- gramma — Pro- gramme adapté	Verwezen- lijkingen — Réali- sations	Basis pro- gramma — Pro- gramme de base	Aangepast pro- gramma — Pro- gramme adapté	Verwezen- lijkingen — Réali- sations	Basis pro- gramma — Pro- gramme de base
	Wegen. — <i>Routes ordinaires</i>	9 640	9 408	9 160	9 237,8	9 237,8	12 313	12 813	12 115
Autosnelwegen. — <i>Autoroutes</i>	4 100	4 332	3 160	3 160,0	3 160,0	3 145	1 745	2 399	5 565
Elektrische inrichtingen. — <i>Installations électriques</i>	260	400	900	822,2	822,2	1 380	1 380	1 413	1 340
Onderhoudsposten. — <i>Régie d'entretien</i>	—	—	390	390	390	400	400	262	490
Bijkomend programma. — <i>Programme supplémentaire</i>	—	—	—	—	—	1 300	1 300	1 018	500
Wegenfonds, totalen. — <i>Fonds des routes, totaux</i>	14 000	14 000	13 610	13 610	13 610	18 538	17 638	17 638	20 508
Intercommunale E3	1 300	1 300	800	889	889	1 000	1 000	1 000	1 075
Intercommunale E5	4 000	4 712,6	3 950	3 315	3 315	2 500	2 500	2 500	3 100
Intercommunale E39	1 200	1 200,0	1 850	1 244	1 244	1 000	1 000	1 000	1 075
Intercommunale E9-E40	3 250	3 249,4	4 200	4 200	4 199,6	2 600	3 600	3 600	4 000
Intercommunale Brussel. — <i>Intercommunale Bruxelles</i>	2 000	2 000,0	1 450	2 067	2 067	2 250	2 250	2 250	1 785
Intercommunale Charleroi	1 725	1 725,0	1 400	1 400	1 400	1 650	1 650	1 650	1 300
Intercommunale West Vlaanderen. — <i>Intercommunale Flandre occidentale</i>	2 225	2 225,0	1 200	1 257	1 257	1 000	1 000	1 000	1 400
Intercommunale verenigingen, totalen. — <i>Intercommunales, totaux</i>	15 700	16 412,0	14 850	14 372	14 371,6	12 000	13 000	13 000	13 735
Wegen - Autosnelwegen, totalen. — <i>Routes - Autoroutes, totaux</i>	29 700	30 552	28 460	27 982	27 981,6	30 538	30 638	30 638	30 203
Waterwegen. — <i>Voies hydrauliques</i>	8 750	8 902,0	2 053,5	14 753,5	14 959,8	15 868	20 268	17 074	20 729
Gedebudgetteerde sector. — <i>Secteur débudgétisé</i> :									
Albertkanaal. — <i>Canal Albert</i>	1 500	1 421,5	700	560	549,7	1 890	1 890	1 890	2 165
			700	600	600	800	800	800	960
Brussel-Rupel. — <i>Bruxelles-Rupel</i>	254	254,0	400	400	400	630	630	630	1 000
Gedebudgetteerde sector, totalen. — <i>Secteur débudgétisé, totaux</i>	1 754	1 675,5	1 800	1 560	1 549,7	3 320	3 320	3 320	4 125
Waterwegen, totalen. — <i>Voies hydrauliques, totaux</i>	10 504	10 577,5	13 853,5	16 313,5	16 509,5	19 188	23 588	20 394	24 854
Regie der Gebouwen. — <i>Régie des Bâtiments</i>	4 781	5 811,5	6 530	6 817,8	6 817,2	7 588	7 588	7 587	6 743
Bestuur der Gebouwen. — <i>Administration des Bâtiments</i>	350	419,1	500	300	303,3	398	398	410	640
Gebouwen, totalen. — <i>Bâtiments, totaux</i>	5 131	6 230,6	7 030	7 117,8	7 120,5	7 986	7 986	7 997	7 383

	1976		1977			1978			1979
	Basis programma — Programme de base	Verwezenlijkingen — Réalizations	Basis programma — Programme de base	Aangepast programma — Programme adapté	Verwezenlijkingen — Réalizations	Basis programma — Programme de base	Aangepast programma — Programme adapté	Verwezenlijkingen — Réalizations	Basis programma — Programme de base
Wegen. — Routes	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gesubsidieerde werken. — Travaux subsidés	36,4	40,8	60	60	27,8	28	28	36	35
B.E.E. — A.I.E.	280	259,4	283	283	186	325	325	306	325
Diversen. — Divers	250	64,6	150	150	69,5	100	100	44	390
Gedebudgetteerde sector. — Secteur débudgétisé :									
Gemeentekrediet. — Crédit communal	114,2	113,9	300	218	217,9	300	300	298	375
Diversen, totalen. — Divers, totaux .	680,6	478,7	793	711	501,2	753	753	684	1 125
Investeringsprogramma, totalen. — Programme d'investissement, totaux	46 015,6	47 838,8	50 136,5	52 124,3	52 118,8	58 465	62 965	59 713	67 605
Budgettaire sector, totalen. — Secteur budgétaire, totaux	28 447,4	29 637,4	33 186,5	35 974,3	35 973,6	42 845	46 345	43 095	49 370
Gedebudgetteerde sector, totalen. — Secteur débudgétisé, totaux . . .	17 568,2	18 201,4	16 950	16 150	16 139,2	15 620	16 620	16 618	18 235
Compensatiekredieten. — Crédits parallèles	750	—	750	750	—	862	862	—	38

III. Evolutie van de omvang
van de programma's van de vier sectoren
(wegen, waterwegen, gebouwen en diversen)
in de investeringsprogramma's vanaf 1971

III. Evolution relative de l'importance des programmes
des quatre secteurs (routes, voies hydrauliques,
bâtiments et divers)
au sein du programme d'investissements depuis 1971

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	Aangepast 1978 — Adapté 1978	1979
Wegen. — Routes	23 531 0,58	28 786 0,55	27 403 0,54	19 913,2 0,56	27 950 0,63	29 700 0,65	27 982 0,54	30 638 0,49	34 243 0,51
Waterwegen. — Voies hydrauliques	11 469 0,28	15 800 0,30	13 256,5 0,26	8 011,4 0,22	10 004 0,22	10 504 0,23	16 313,5 0,31	23 588 0,37	24 854 0,37
Gebouwen. — Bâtiments	2 731 0,07	4 358 0,08	3 725,5 0,07	3 113,1 0,09	3 381 0,08	5 131 0,11	7 117,8 0,14	7 986 0,13	7 383 0,11
Diversen. — Divers	2 646 0,07	3 012 0,06	5 894 0,12	4 588,2 0,13	3 300 0,07	680,6 0,01	711 0,01	753 0,01	1 125 0,01
Totalen. — Totaux	40 377 1,00	51 956 1,00	50 326 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	67 605 1,00

IV. Evolutie der verschillende sectoren
van de investeringsprogramma's
van Openbare Werken vanaf 1971 (1971 = 100)

IV. Evolution des différents secteurs
du programme d'investissements
des Travaux publics depuis 1971 (1971 = 100)

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	Aangepast 1978 — Adapté 1978	1979
Wegen. — Routes	23 531 100	28 786 122	27 403 116	19 913,2 85	27 950 119	29 700 126	27 982 119	30 638 130	34 243 146
Waterwegen. — Voies hydrauliques	11 469 100	15 800 138	13 256,5 116	8 011,4 70	10 004 87	10 504 92	16 313,5 142	23 588 206	24 854 217
Gebouwen. — Bâtiments	2 731 100	4 358 160	3 725,5 138	3 113,1 114	3 381 124	5 131 188	7 117,8 261	7 986 292	7 383 270
Diversen. — Divers	2 646 100	3 012 114	5 894 223	4 588,2 173	3 300 125	680,6 26	711 27	753 28	1 125 43
Totalen. — Totaux	40 377 100	51 956 129	50 326 125	35 625,9 88	44 635 111	46 015,6 114	52 124,3 129	62 965 156	67 605 167