

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1984-1985

22 MEI 1985

Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1985

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Openbare werken voor het begrotingsjaar 1984

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Openbare werken voor het begrotingsjaar 1984

VERSLAG

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

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

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

Plaatsvervangers : de heren Conrotte, De Kerpel, Gerits, Grosjean en Lagneau.

R. A 13146

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5-XVI (1984-1985) : N° 1 + Bijl. : Ontwerp van wet.

R. A 13150

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

6-XVI (1984-1985) : N° 1 : Ontwerp van wet.

R. A 13155

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

6-XVI (1984-1985) : N° 1bis : Ontwerp van wet.

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1984-1985

22 MAI 1985

Projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1985

Projet de loi ajustant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1984

Projet de loi ajustant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1984

RAPPORT

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

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. De Bondt, président; Aubecq, Belot, Bock, Bosmans, Claeyss, Dalem, de Wasseige, Donnay, Eicher, Jandrain, R. Maes, Op 't Eynde, Seeuws, Tilquin, Van Daele, Vanderborght, Vandermarliere, Van Ooteghem, Windels et De Seranno, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Conrotte, De Kerpel, Gerits, Grosjean et Lagneau.

R. A 13146

Voir :

Document du Sénat :

5-XVI (1984-1985) : N° 1 + Ann. : Projet de loi.

R. A 13150

Voir :

Document du Sénat :

6-XVI (1984-1985) : N° 1 : Projet de loi.

R. A 13155

Voir :

Document du Sénat :

6-XVI (1984-1985) : N° 1bis : Projet de loi.

INHOUD

	Bladz.
I. Inleiding van de Minister	6
II. Algemene bespreking	23
A. Algemeen	23
1. Financiering	23
— Lopende uitgaven	23
— Ontleding van de lopende uitgaven	24
— Intrestlasten	26
— Evolutie van de investering per sector	26
— Investeringsprogramma	27
— Ritme der vastleggingen	28
— Buitengewoon onderhoud	29
2. Kosten-batenanalyse	30
3. Regionalisering	31
— Lasten van het verleden	31
— Ruimtelijke Ordening	32
— Overheveling van personeel	33
— Communautarisering	34
4. Dienst van het Groen Plan	34
5. Personeel	36
— Personeelskader	36
— Organiek kader	37
— Personeel E3	38
— Personeelsafvloei	39
— Contractueel personeel, Regie der Gebouwen	39
— Nationaal Geografisch Instituut	40
— Waterbouwkundig laboratorium	41
6. Regionale verdeling der kredieten	42
7. Aanneming van werken	42
— Te lage prijsbiedingen	42
— Wetswijziging	42
— Koppelbazen	43
8. Wetswijzigingen	44
— Wegenfonds	44
— Waterlopen	45
— C.A.R.C.O.V.	46
9. Gemeentewerken	47
— Tienjarenplan	47
10. Deconcentratie	48
11. Rijksinstituut voor grondmechanica	48
12. Teledetectie	49
13. Energiebesparing	49
14. Tegemoetkoming aan slachtoffers van natuurrampen	53
15. Oorlogsschade	54
16. Onderzoek	55
17. « Canac »-plan	55

SOMMAIRE

	Pages
I. Exposé introductif du Ministre	6
II. Discussion générale	23
A. Généralités	23
1. Financement	23
— Dépenses courantes	23
— Analyse des dépenses courantes	24
— Charges d'intérêts	26
— Evolution des investissements par secteur	26
— Programme d'investissement	27
— Rythme des engagements	28
— Travaux d'entretien extraordinaires	29
2. Analyse coût-bénéfice	30
3. Régionalisation	31
— Charges du passé	31
— Aménagement du territoire	32
— Transfert de personnel	33
— Communautarisation	34
4. Service du Plan vert	34
5. Personnel	36
— Cadre du personnel	36
— Cadre organique	37
— Personnel E3	38
— Départs	39
— Personnel contractuel, Régie des bâtiments	39
— Institut géographique national	40
— Laboratoire de recherches hydrauliques	41
6. Répartition régionale des crédits	42
7. Adjudications de travaux	42
— Soumissions trop basses	42
— Modification de la législation	42
— Pourvoyeurs de main-d'œuvre	43
8. Modifications de la législation	44
— Fonds des routes	44
— Cours d'eau	45
— C.A.R.C.O.V.	46
9. Travaux communaux	47
— Plan décennal	47
10. Déconcentration	48
11. Institut géotechnique de l'Etat	48
12. Télédétection	49
13. Economies d'énergie	49
14. Intervention financière en faveur des victimes des catastrophes naturelles	53
15. Dommages de guerre	54
16. Recherche	55
17. Le plan « Canac »	55

	Bladz.		Pages
B. Wegen	56	B. Routes	56
1. Investerings	56	1. Investissements	56
2. Verkeersveiligheid	57	2. Sécurité routière	57
— Verhoging van de verkeersveiligheid	57	— Amélioration de la sécurité routière	57
— Verlichting autosnelwegen	58	— Eclairage des autoroutes	58
— Verlichting te luxueus, te intensief	58	— Eclairage trop luxueux, trop intense	58
— Discontinuïteit van de verlichting	59	— Discontinuité de l'éclairage	59
— Standpunt herzien inzake verlichting	59	— Révision du point de vue en matière d'éclairage	59
— Coördinatie van de lichtsignaalinstallaties	61	— Coordination de la signalisation lumineuse	61
— Herstel en onderhoud van de verlichting	61	— Remise en état et entretien de l'éclairage	61
— Verlichtingspalen	62	— Mâts d'éclairage	62
— Beplantingen en vangrails	62	— Plantations et glissières de sécurité	62
— Vervanging vangrails	63	— Remplacement des glissières de sécurité	63
— Vangrails E5	63	— Glissières de sécurité E5	63
— Vangrails autosnelweg Brussel-Oostende	63	— Glissières de sécurité autoroute Bruxelles-Ostende	63
3. Onderhoudswerken	64	3. Travaux d'entretien	64
4. Verplaatsen van leidingen bij uitvoering van openbare werken	65	4. Déplacement des canalisations lors de l'exécution des travaux publics	65
5. Onderzoek	66	5. Recherche	66
— Opzoekingscentrum Wegenbouw	66	— Centre de recherches routières	66
— Opzoekingscentrum en gemeentewerken	68	— Centre de recherches et travaux communaux	68
— Gebruik van recyclagematerialen	70	— Emploi de matériaux de recyclage	70
— Maximale belasting	71	— Charge maximale	71
6. Fietspaden	72	6. Pistes cyclables	72
— Fietspaden : uitvoeringsprogramma	72	— Pistes cyclables : programme de réalisation	72
— Fietspaden op gemeentelijk domein	73	— Pistes cyclables sur le domaine communal	73
7. Autowegen	74	7. Autoroutes	74
— Ring E3-R4	74	— Ring E3-R4	74
— Verbinding E5-E9	74	— Liaison E5-E9	74
— Verbinding E10-A12	75	— Liaison E10-A12	75
— Autosnelweg A8	75	— Autoroute A8	75
— Autosnelweg A17	75	— Autoroute A17	75
— Autosnelweg A18	76	— Autoroute A18	76
— Autosnelweg A19	77	— Autoroute A19	77
— Autosnelweg A27 Viaduct « L'Eau-rouge »	77	— Autoroute A27 - Viaduc de l'Eau rouge	77
— Autosnelweg A602	77	— Autoroute A602	77
— Expresweg Dottenijs-Armentiers	78	— Voie rapide Dottignies-Armentières	78
— Zuiderring Brussel	79	— Périphérique sud Bruxelles	79
8. Rijkswegen	79	8. Routes de l'Etat	79
— Streek van Florennes	79	— Région de Florennes	79
— Streek van Hoei	80	— Région de Huy	80
— Rijksweg 372 : Sint-Rochusbrug	81	— Route nationale 372 : Pont Saint-Roch	81
— Rijksweg 56	82	— Route de l'Etat 56	82
— Rijksweg 66	83	— Route de l'Etat 66	83
— Rijksweg 726	83	— Route de l'Etat 726	83
— Rijksweg 820	84	— Route de l'Etat 820	84
— Ontsluiting Oost-Vlaanderen	84	— Désenclavement du sud de la Flandre orientale	84
— Gent : tunnel « Hoge weg »	85	— Gand : tunnel « Hoge weg »	85
— Boom : Rupeltunnel	85	— Boom : tunnel du Rupel	85
— Liefkenshoektunnel	85	— Tunnel du « Liefkenshoek »	85
— Verbinding E3 - Liefkenshoektunnel	86	— Liaison E3 - tunnel du « Liefkenshoek »	86

	Bladz.		Pages
C. Gebouwen	86	C. Bâtiments	86
1. Investerings	86	1. Investissements	86
2. Nieuwbouw, aankoop, huren ?	87	2. Construction nouvelle, achat, location ?	87
— Investerings nieuwbouw	87	— Investissements en constructions nouvelles	87
— Huurlasten	88	— Charges locatives	88
— Aankoop	89	— Acquisition	89
3. Thermische isolatie	90	3. Isolation thermique	90
4. Résidence Palace	90	4. Résidence Palace	90
5. Rijksadministratief Centrum	91	5. Centre administratif de l'Etat	91
6. « World Trade Center »	91	6. « World Trade Center »	91
— W.T.C. 3	91	— W.T.C. 3	91
— Erfpacht	92	— Bail emphytéotique	92
— W.T.C. 4	93	— W.T.C. 4	93
7. Domein van Argenteuil	93	7. Domaine d'Argenteuil	93
8. Rijkswacht te Saint-Nicolas (Luik)	93	8. Gendarmerie de Saint-Nicolas (Liège)	93
9. Ilot Froissart	93	9. Ilot Froissart	93
D. Waterwegen en havens	94	D. Voies hydrauliques et ports	94
1. Investerings	94	1. Investissements	94
— Per regio	94	— Par région	94
— Onevenwichtige spreiding	95	— Répartition déséquilibrée	95
— Bevoegdheden	95	— Compétences	95
— Vastleggingen voor havens - Toelagen	96	— Engagements pour les ports - Subventions	96
2. Aannemingen : discriminatie ?	96	2. Entreprises de travaux : discrimination ?	96
— Brugkanaal te « La Louvière »	96	— Pont-canal à La Louvière	96
3. Waterverdragen	100	3. Traités Escaut - Meuse	100
4. Onderzoek	100	4. Recherche	100
— Waterpeil Schelde	100	— Niveau d'eau de l'Escaut	100
— Waterpeil kanaal Terneuzen	100	— Niveau d'eau du canal de Terneuzen	100
— Laboratorium van Châtelet	101	— Laboratoire de Châtelet	101
5. Waterbeheersing	102	5. Gestion des eaux	102
— Stormstuw	102	— Barrage-tempête	102
— Sigmaplan	103	— Plan Sigma	103
— Sigmaplan-dijken	104	— Plan Sigma-digues	104
— Waterbeheersing in 't Gentse	105	— Aménagements hydrauliques dans la région de Gand	105
— Kleine Nete	106	— Petite Nèthe	106
— Maasdijken	107	— Dignes de la Meuse	107
6. Havens	107	6. Ports	107
— Antwerpen	107	— Anvers	107
— Gent	109	— Gand	109
— Zeebrugge	113	— Zeebrugge	113
7. Binnenvaart	116	7. Navigation intérieure	116
— Waterwegen Wallonië	116	— Voies hydrauliques de Wallonie	116
— Nimy-Blaton	117	— Nimy-Blaton	117
— De Bovenmaas	117	— La haute Meuse	117
— Centrumkanaal	118	— Canal du Centre	118
— Gent-Brugge	118	— Gand-Bruges	118
— Kanaal Gent-Terneuzen	119	— Canal Gand-Terneuzen	119
— Kanaal Terneuzen : veerdiensten, baggerspecie	119	— Canal de Terneuzen : service des bacs, matières de dragage	119

	Bladz.		Pages
	—		—
8. Jachthavens	121	8. Ports de plaisance	121
9. Barrages	121	9. Barrages	121
10. Beasac-project	121	10. Projet Beasac	121
III. <i>Artikelsgewijze bespreking</i>	122	III. <i>Discussion des articles</i>	122
— Begroting voor het begrotingsjaar 1985	122	— Budget de l'année budgétaire 1985	122
— Aanpassing van de begroting voor het begrotingsjaar 1984	127	— Ajustement du budget de l'année budgétaire 1984	127
IV. <i>Stemmingen</i>	131	IV. <i>Votes</i>	131
— Amendement aangenomen door de Commissie	132	— Amendement adopté par la Commission	132
— Gecoördineerde tekst van de wetsontwerpen houdende aanpassing van de begroting voor het begrotingsjaar 1984 (stukken 6-XVI (1984-1985) nrs. 1 en 1bis)	133	— Texte coordonné des projets de loi portant ajustement du budget de l'année budgétaire 1984 (documents 6-XVI (1984-1985) n° 1 et 1bis)	133

I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER

Het is met vreugde dat ik me terug in de Senaatscommissie voor Infrastructuur bevind.

Zoals de traditie het wil, worden de begrotingen alternatief in de verschillende commissies van de Senaat en de Kamer van Volksvertegenwoordigers besproken.

De Infrastructuurcommissie heeft destijds zeer uitgebreid en in detail mijn begroting voor 1983 besproken.

De begroting voor 1985 laat me toe de balans te maken van enkele opmerkingen die ik naar voren bracht tijdens mijn uiteenzetting in 1983.

Ik had destijds vooral de nadruk gelegd op mijn intentie en mijn vaste wil om prioritair de aan gang zijnde realisaties af te werken, onafgezien of het ging over gebouwen, wegen of waterwegen.

Tijdens de twee afgelopen jaren, heb ik aan het departement Openbare Werken de nodige impuls gegeven opdat deze politiek om het land te voorzien van een volledige infrastructuur, zou verwezenlijkt worden.

Ik had tevens gewezen op de installatie van de Geschillencommissie.

Het is goed en versterkend te kunnen vaststellen dat de resultaten uiterst moedgevend zijn en dat een zeer groot aantal geschillen opgelost zijn geworden.

In het kader van deze herstel politiek heeft het departement geen inspanningen gespaard om binnen de kortste termijn de infrastructuur te verwezenlijken die onmisbaar is voor de economische opbloei van het land en de economische activiteiten.

Voor 1985, net zoals het gerealiseerd werd tijdens het voorbije jaar, zal ik waken over de vastlegging tot 100 pct. van de investeringskredieten van de Openbare Werken.

De volledige vastlegging der kredieten — een objectief dat reeds bereikt werd in 1982, 1983 en 1984 — voor de wegenwerken, waterwegen en de gebouwen laat toe aan de aannemers van burgerlijke bouwkunde en van de bijhorende sectoren hun werven te programmeren en aldus het programma der openbare bestellingen beter te assimileren.

Door het handhaven van een regelmatig uitvoeringsritme van het programma wordt tevens vermeden dat de aannemers zich op het einde van het jaar geconfronteerd zien met een brutale vermeerdering van het aantal aanbestedingen.

Tijdens een meer gedetailleerd onderzoek van de evolutie der vastleggingen van de kredieten tijdens het jaar 1984, heeft men alleszins een zekere vertraging vastgesteld in de afhandeling van sommige dossiers, onder meer inzake de aflevering of de weigering van de bouwtoelating, hetgeen het in aanbesteding brengen van zekere ontwerpen van het departement van Openbare Werken vertraagd of belet heeft.

Buiten het feit dat maatregelen werden getroffen om de openbare bestellingen zodanig te organiseren dat ze toe-

I. EXPOSE INTRODUCTIF DU MINISTRE

Je me retrouve avec plaisir à la commission de l'Infrastructure du Sénat.

Comme il est de tradition, les budgets sont discutés dans les différentes commissions, alternativement au Sénat et à la Chambre des Représentants.

La commission de l'Infrastructure a dès lors discuté très longuement et en détail mon budget de 1983.

Le budget de 1985 me permet de faire le bilan de quelques remarques que je faisais lors de mon exposé de 1983.

J'avais mis à l'époque principalement l'accent sur mon intention et ma volonté d'achever prioritairement les réalisations en cours, qu'il s'agisse de bâtiments, de routes ou de voies hydrauliques.

Au cours des deux années écoulées, j'ai en effet donné au département l'impulsion nécessaire afin que cette politique de mise à la disposition du pays d'une infrastructure complète soit réalisée.

J'avais également à l'époque signalé la mise en place de la Commission des litiges.

Il est heureux et réconfortant de constater que les résultats obtenus sont extrêmement encourageants et qu'un très grand nombre de litiges ont pu être résolus.

Dans le cadre de cette politique de redressement, le département ne ménage pas ses efforts pour mettre en place dans les délais les meilleurs l'infrastructure moderne indispensable à l'essor économique du pays et à l'activité industrielle.

Pour 1985, à l'instar de ce qui a été réalisé au cours de l'an dernier, je veillerai à l'engagement à 100 p.c. des crédits d'investissement des Travaux publics.

L'engagement complet des crédits — objectifs déjà atteint en 1982, 1983 et 1984 — dans les travaux routiers, dans le domaine des voies navigables ainsi que des bâtiments, permet aux entreprises de génie civil et de secteurs connexes de programmer leurs chantiers, et dès lors de mieux assimiler le programme de commandes publiques.

Le maintien d'un rythme régulier d'exécution du programme évite aux entrepreneurs de se trouver confrontés en fin d'année à une brutale accélération du nombre des adjudications.

A l'examen plus détaillé de l'évolution des engagements de crédits au cours de l'année 1984, on a toutefois constaté une moindre rapidité dans le traitement de certains dossiers, notamment au niveau des délivrances ou des refus de permis de bâtir, qui retardent ou empêchent la mise en adjudication de certains projets du département.

Outre le fait que des mesures ont été prises pour organiser les commandes publiques de façon à les rendre directement

gankelijk zijn voor kleine ondernemingen, zonder dat dit via de onderaanneming moet geschieden, zal ik de aandacht van de grote ondernemingen blijven vestigen op het feit dat over 10 jaar de grote infrastructuurwerken zullen beëindigd zijn.

Deze realiteit moet de ondernemingen van burgerlijke bouwkunde aanzetten tot meer prospectie van de buitenlandse markt.

De promotie van de Belgische bouw en know-how over de grenzen heen wordt door de zorgen van Belgotec intenser gevoerd.

Deze realiteit moet ook de ondernemingen aanzetten zich te specialiseren in het onderhoud en het in stand houden van het bestaande patrimonium.

Het is daarom dat ik de C.O.V.-commissie opgericht heb, waarvan één der doelstellingen tevens de verkeersveiligheid is.

Concreet hebben we bij verkeersongevallen de volgende vaststellingen gedaan : het blijkt zeer dikwijls dat de verantwoordelijkheid van de openbare overheid niet in het gedrang is, nochtans brengt een kritisch onderzoek van de plaats vaak aan het licht dat een ongeval of een reeks van ongevallen had kunnen vermeden worden indien de aanleg van de rijbaan beter was geweest, hetzij door het recht-trekken van een bocht, door het verwijderen van een vaste hindernis, door het verruimen van de zichtbaarheid op een kruispunt, door een aangepaste signalisatie... en ik zou de voorbeelden tot het oneindige kunnen doortrekken.

Anderzijds dient gezegd dat wanneer het gaat over provinciale of gemeentelijke wegenissen, de betrokken instanties zelden over de nodige technische en financiële capaciteiten beschikken om ter zake efficiënt op te treden.

Inderdaad, dient er hiervoor worden overgegaan tot een technisch onderzoek van de verschillende elementen die mogelijk hebben bijgedragen tot het ongeval ten einde zo spoedig mogelijk de maatregelen te kunnen nemen om de veiligheid te verhogen.

Het is daarom dat ik de oprichting van een pluridisciplinaire commissie heb voorgesteld die zich ter plaatse zal begeven wanneer zich een zwaar verkeersongeval heeft voorgedaan en wanneer het vermoeden bestaat dat een betere aanleg zou bijdragen tot het vermijden van de herhaling van ongevallen, en gelijk of het hier gaat over rijks-, provincie- of gemeentewegen. In totaal zijn 11 commissies opgericht, een per provincie, behalve voor Brabant waar 3 commissies voorzien zijn.

Deze nieuwe Commissie van de Ongevallen in het Verkeer zal nuttig de preventieve actie van de Bijzondere Commissie voor Verkeersveiligheid aanvullen door stipt op te treden daar waar de noodzaak zich laat gevoelen. Dit mede door tevens op te treden op het vlak van de gemeente- en provinciewegen door de realisatie en de financiering van werken uitgevoerd in het kader van C.O.V. die zullen ten laste genomen worden door het Departement van Openbare Werken.

accessibles aux plus petites entreprises sans passer par le biais de la sous-traitance, je continuerai à attirer l'attention des entreprises des classes supérieures sur le fait que d'ici à 10 ans les travaux de grande infrastructure seront achevés.

Cette réalité doit pousser les entreprises de génie civil à se tourner vers la prospection des marchés étrangers.

Une intensification de la promotion de la construction et du savoir-faire belges hors de nos frontières est opérée au sein du département par le canal de Belgotec.

Cette réalité doit aussi pousser les entreprises à se spécialiser dans le domaine des travaux d'entretien et de maintenance du patrimoine existant.

C'est dans cet esprit que j'ai créé la commission C.A.R., dont l'un des objectifs est aussi la sécurité sur les routes.

Concrètement, nous avons fait le constat suivant : lors d'accidents de roulage, il apparaît très souvent que la responsabilité des pouvoirs publics n'est pas engagée; néanmoins, un examen critique de l'endroit fait parfois apparaître qu'un accident, ou une répétition d'accidents auraient pu être évités si l'aménagement de la chaussée avait été amélioré : soit par le redressement d'un virage, par l'enlèvement d'obstacles fixes, par un élargissement de la visibilité au niveau d'un carrefour, par une signalisation adéquate..., je peux multiplier les exemples à l'infini.

Par ailleurs, lorsqu'il s'agit de voiries provinciales ou locales, les instances concernées possèdent rarement la capacité technique ou financière qui leur permettrait d'agir efficacement dans ce domaine.

En effet, pour cela il y a lieu de procéder à un examen technique des différents éléments susceptibles d'avoir contribué à un accident afin de déterminer le plus vite possible les mesures à prendre pour améliorer la sécurité.

C'est pourquoi j'ai suggéré la création d'une Commission pluridisciplinaire chargée de se rendre sur le lieu où s'est produit un accident grave dès qu'il y a présomption qu'un meilleur aménagement du site serait susceptible d'éviter à l'avenir la répétition d'accidents, peu importe qu'il s'agisse de voiries nationales, provinciales ou communales. Au total, 11 commissions seront créées; une par province, sauf pour celle de Brabant, où trois commissions seront constituées.

Cette nouvelle Commission des accidents de la route complètera utilement l'action préventive de la Commission spéciale de la sécurité routière en agissant ponctuellement là où l'urgence se fait sentir, mais également en intervenant au niveau des axes routiers communaux et provinciaux par la réalisation et le financement des travaux effectués dans le cadre de la mission C.A.R. qui seront pris en charge par le département des Travaux publics.

Voor 1985 werd hiervoor een bijzonder krediet van 1 miljard voorzien.

Ik heb eveneens aan de Ministerraad een voorontwerp van wet voorgelegd dat de uitbreiding van de bevoegdheden van het Wegenfonds (wijziging van de wet van 9 augustus 1955) voorziet.

Deze heroriëntering van de kredieten beoogt het ten laste nemen van zekere werken (infrastructuur, riolering) ten einde de gemeentefinanciën te ontlasten overeenkomstig de regeringsverklaring van maart 1984.

Tussen de problemen waarmee we ons, in het beheer van het departement, geconfronteerd zien, zou ik de abnormaal lage prijzen willen vermelden die we thans in de meeste van de aanbestedingen van openbare werken terugvinden.

Iederen is er zich van bewust dat dergelijke prijsbiedingen er op middellange termijn de oorzaak zijn van het verdwijnen van de ondernemingen, de enen door « economische » zelfmoord, de anderen bij gebrek aan renderend werk met tot gevolg een vermeerdering van de werkloosheid in de bouwsector.

Thans, trachten de ondernemingen zich te versterken om tussen diegenen te zijn die blijven voortbestaan.

Bepaalden achten zich voldoende sterk of geruggesteund door voldoende sterke instellingen zodat ze de verdwijning beogen van diegene hen omringen of hun concurrenten zijn.

Hun wapen bestaat erin de anderen werk te ontnemen. Om dit te bereiken dient men zeer lage prijzen in. Maar na enige tijd, ten einde het personeel aan het werk te houden, worden nog lagere prijzen ingediend. Men vindt soms werk maar tegen welke prijs? Met verlies! Het is de onverbreekbare cyclus die leidt naar het failliet of tot de verdwijning. Hoe ze ontdekken? En hoe te werk gaan zonder vooringenomenheid?

De wet voorziet dat één abnormale prijs de bieding ongeldig maakt. Maar indien we thans de ramingen van het bestuur nemen, zouden vele biedingen ongeldig zijn.

Indien de aanbesteding ongeldig is en opnieuw gelanceerd wordt, vallen de prijzen nog lager uit.

Voor deze nieuwe toestand is een nieuwe procedure vereist.

Men is dus begonnen met een oplossing te zoeken in de bieding in zijn geheel.

Een omzendbrief werd gemaakt; na de opening van de biedingen en hun eventuele aanpassing wordt een eerste berekening gemaakt.

Het gemiddelde van de acht laagste biedingen, met uitsluiting van de laagste, wordt genomen en verminderd met 15 pct., dit is de drempel onder dewelke de bieding abnormaal laag is wanneer de onderneming hiervoor geen gepaste rechtvaardiging geeft. Het blijkt dat dit onvoldoende is en dat men misschien zal moeten overgaan tot dezelfde berekening voor de verdachte posten.

Pour 1985, un crédit spécial de 1 milliard de francs a été affecté à cet effet.

J'ai également présenté au Conseil des ministres un avant-projet de loi visant à étendre les compétences du Fonds des routes (modification de la loi du 9 août 1955).

Cette réorientation des crédits vise à prendre en charge certains travaux (infrastructure, égouttage) pour soulager de la meilleure façon possible la trésorerie des communes selon le souhait de la déclaration du Gouvernement de mars 1984.

Parmi les problèmes auxquels nous devons faire face dans la gestion du département, je voudrais en revenir au problème des prix anormalement bas rencontrés de nos jours dans la plupart des soumissions en matière de travaux publics.

Tout le monde est conscient que pareilles remises de prix sont génératrices à moyen terme d'une disparition pure et simple d'entreprises, les unes par suicide « économique », les autres par manque de travail rentable, avec pour conséquence commune l'aggravation du chômage dans le secteur de la construction.

Actuellement, les entreprises essaient de se positionner pour être parmi celles qui resteront.

Certaines pensent être suffisamment fortes ou soutenues par des organismes suffisamment puissants pour pouvoir envisager l'élimination de tous ceux qui les entourent ou les concurrencent.

Leur arme est de priver les autres de travail. Pour y arriver, il faut soumissionner à des prix très bas. Mais au bout de quelque temps, pour maintenir le personnel au travail, on fait des offres encore plus basses. On retrouve parfois du travail, mais à quel prix? A perte! C'est le cycle inexorable qui conduit à la faillite ou à la disparition. Comment les détecter? Comment le faire sans y mettre aucun parti pris?

La loi prévoit qu'un seul prix anormal rend la soumission nulle. Mais actuellement, si nous prenons les estimations de l'administration, beaucoup de soumissions sont nulles.

Si l'adjudication est annulée et lancée à nouveau, les prix seront encore plus bas.

A situation nouvelle, procédure nouvelle.

On a donc commencé par chercher une solution à la soumission dans son entièreté.

Une circulaire a été prise; après l'ouverture des soumissions et leur éventuel ajustement, un premier calcul est établi.

La moyenne des huit soumissions les plus basses, le moins-disant étant écarté, diminuée de 15 p.c., est le plancher en dessous duquel la soumission est anormalement basse lorsque la justification n'est pas donnée par l'entreprise. Il semble que ce ne soit pas suffisant et qu'il faudra peut-être faire ce même calcul pour les postes suspects.

Ten einde speculatieve prijzen te vermijden dient men ook een verweermiddel te bedenken :

— hetzij door de volledige uitvoering te eisen van alles wat in de aanbesteding voorzien is, zonder de minste wijziging toe te staan;

— hetzij door een forfaitaire prijs te bepalen voor het geheel met een kalenderdatum.

De oplossing is ingewikkeld want ze moet voldoen aan de Belgische wetgeving inzake de overheidsopdrachten en aan de reglementen van de E.E.G.

Een andere oplossing gebaseerd op het « Coöperatie-akkoord » is eveneens ter studie. Door middel van de computer, waar duizenden prijsbiedingen worden ingestopt, berekent met de ideale prijs waarin alles begrepen is (afschrijvingen, winsten, ongevallen, enz.).

Een marge van 10 pct. naar beneden wordt toegestaan.

We zoeken naar de beste van de formules. Anderzijds trachten we ook de onderaannemers te beschermen door een nieuwe wetgeving.

We zijn tevens op zoek naar een oplossing dat men dit van de « koppelbazen » is gaan noemen. Deze opzoekingen zijn moeilijk.

Moeilijk omdat we de 99 pct. goede ondernemingen niet willen raken voor 1 pct. slechte. Een algemene en blinde maatregel zou het geheel van de bouwsector raken. Hierover werd gesproken tijdens de Ministerraad en het voorstel, te midden van vele anderen, dat van aard is om in overweging te worden genomen, voorziet de inhouding van een bedrag van 15 pct. op alle facturen van de onderaannemers. Men mag niet uit het oog verliezen dat diegenen die men « koppelbazen » noemt, perfect in orde zijn met erkenning en registratie, behalve dat ze geen R.M.Z. en geen financiën betalen. Het departement heeft een soort waarborg voorgesteld, waarmee de aannemers vertrouwd zijn. Vanaf het ogenblik dat er borgtocht is, wordt het systeem der afhoudingen niet meer toegepast. En indien het de Borgstellingskas van de aannemers is, wordt het nog gemakkelijker. Het zijn immers de aannemers die onderling bij solidariteit garanderen. Indien één in gebreke blijft, betaalt de borgtocht. De Raad heeft dit niet aanvaard.

Uiteindelijk is men tot een oplossing gekomen. Vermits men toch de mogelijkheid moest hebben een formule te vinden, werd aan de wet die thans gestemd wordt een hoofdstuk toegevoegd dat zegt : « De Koning kan ... »

Dit wil niet zeggen dat er een koninklijk besluit komt, maar dit wil zeggen dat indien het systeem der koppelbazen voortduurt; er kan opgetreden worden.

De statistische gegevens betreffende de begrotingskredieten 1985 gaan als bijlage in dit verslag.

Pour éviter les prix spéculatifs, il faudra aussi trouver une parade :

— soit en exigeant l'exécution de tout ce qui est prévu par une soumission sans admettre le moindre changement;

— soit en fixant un prix forfaitaire pour l'ensemble et une date calendrier.

La solution est compliquée à trouver, car elle doit répondre au prescrit de la loi belge sur les marchés publics ainsi qu'aux règlements de la C.E.E.

Une autre solution basée sur « l'accord de coopération » est aussi à l'étude. Par ordinateur, dans lequel des milliers de soumissions sont introduites, on détermine le prix idéal dans lequel tout est compris (amortissements, bénéfices, accidents, etc.).

Une marge de 10 p.c. est autorisée vers le bas.

Nous cherchons la meilleure des formules. De même, nous cherchons à protéger les sous-traitants par une législation nouvelle.

Nous sommes aussi à la recherche d'une solution pour le problème de ce qu'on a appelé les « négriers ». Cette recherche est difficile.

Difficile parce qu'il s'agit de ne pas frapper 99 p.c. de bonnes entreprises avec le pourcent de mauvaises. Une règle générale et aveugle frapperait l'ensemble de la construction. On en a parlé au Conseil des ministres et la proposition, parmi toute une série, susceptible d'une prise en considération envisage la retenue d'un montant de 15 p.c. sur toutes les factures des sous-traitants. Il convient de ne pas perdre de vue que ceux qui sont appelés « négriers » sont parfaitement en règle pour tout ce qui a trait à l'agrégation et l'enregistrement, sauf qu'ils ne paient ni l'O.N.S.S. ni les Finances. Le département avait proposé un système de caution, familier aux entrepreneurs. A partir du moment où il y a caution, le système des retenues n'est plus nécessaire. Et si c'est la Caisse de caution des entrepreneurs, c'est encore plus facile : ce sont les entrepreneurs qui se garantissent entre eux par solidarité; quand l'un d'eux fait défaut, la caution paie ! Le Conseil n'en a pas voulu.

Finalement on a débouché sur une solution. Comme il fallait malgré tout avoir la possibilité de trouver une formule dans la loi qu'on est occupé à voter, on a inscrit un chapitre qui dit : « Le Roi peut ... »

Ceci ne signifie pas qu'il y aura un arrêté royal, mais cela veut dire que si le système des négriers perdure, il y aura possibilité d'agir.

Vous trouverez en annexe au présent rapport les renseignements d'ordre statistique relatifs aux crédits de mon budget 1985.

Waterwegen

De opdracht van het Bestuur der Waterwegen binnen het departement van Openbare Werken omvat vier grote rubrieken : de havens, de binnenwaters, de stuwdammen en de waterbeheersing.

Voor elk van deze sectoren is het voornaamste streven erop gericht om ten spoedigste tot de afronding van een eerste functioneel geheel te komen. Voor de stuwdammen en de havens ligt dit objectief op korte termijn binnen het bereik. Voor de binnenwateren wordt het einde van dit decennium gezien als tijdstip om tot een eerste stadium in de modernisering te komen, terwijl voor de voltooiing van de waterbeheersingswerken (Sigmaplan) de eerste helft van de jaren 90 op heden tot de mogelijkheden behoort.

1. Het havenbeleid

Om een rationele aan- en afvoer van grondstoffen en van afgewerkte produkten te kunnen verzekeren is het noodzakelijk om een belangrijk aandeel van de rijksinvesteringen te besteden ten voordele van de zeehavens en hun maritieme toegangswegen. Een goede uitbouw van de havens laat toe op dit vlak kostenbesparend te werken en de concurrentiepositie van het land te verbeteren, wat van fundamenteel belang is voor het behoud van de welvaart.

De doorvoer van de verhandelde goederen in de havens naar het buitenland beïnvloedt gunstig de betalingsbalans.

Het nationaal havenbeleid dient rekening te houden met de wijzigingen die optreden in het geheel van het economisch gebeuren en met de evolutie in de behandelings- en vervoertechnieken. Er moet ruimte blijven voor een gedifferentieerde aanpak waarbij nochtans een geleidelijke specialisatie naar specifieke goederen nagestreefd kan worden.

Het nationale havenbeleid in de eerstvolgende jaren is gebaseerd op drie grote beleidsopties :

Optie 1 : Afwerken wat begonnen is

Prioritair is wel het afwerken van de diverse grote havenprojecten, die nu in uitvoering zijn om zo snel mogelijk de reeds gedane inspanningen te valoriseren. Dit geniet absolute voorrang op het nemen van nieuwe initiatieven.

Onder invloed van de hoge verwachtingen van de jaren 60 en onder de indruk van de toen optredende economische groeivoeten, heeft België destijds besloten twee omvangrijke havenprojecten gelijktijdig aan te pakken nl. de nieuwe haven op de Linkerscheldeoever te Beveren (Antwerpen) en de nieuwe (voor- en achter-) haven te Zeebrugge. Deze werken startten in 1971; de havenwerken te Zeebrugge kregen een dringende timing opgelegd ingevolge

Administration des Voies hydrauliques

La mission de l'Administration des Voies hydrauliques au sein du département des Travaux publics comporte quatre grandes rubriques : les ports, les voies d'eau intérieures, les barrages et la maîtrise de l'eau.

Pour chacun de ces secteurs, la tendance principale vise à aboutir le plus rapidement possible à une délimitation d'un premier ensemble fonctionnel. Pour ce qui est des barrages et des ports, cet objectif peut être atteint à bref délai. En ce qui concerne les voies d'eau intérieures, la fin de cette décennie est considérée comme délai pour parvenir à un premier stade dans la modernisation, tandis que pour le parachèvement des travaux de maîtrise de l'eau (Plan Sigma), la première moitié des années 90 appartient actuellement au domaine du possible.

1. La politique portuaire

Afin de pouvoir assurer un acheminement et une évacuation rationnels de matières premières et de produits finis, il est nécessaire de consacrer une part importante des investissements de l'Etat aux ports maritimes ainsi qu'à leurs voies d'accès maritimes. Un aménagement réfléchi des ports permet de travailler à moindre coût en ce domaine, et d'améliorer la position concurrentielle du pays, ce qui contribue de façon fondamentale au maintien du bien-être.

Le transit des marchandises commercialement traitées dans nos ports vers l'étranger influence favorablement la balance des paiements.

La politique portuaire nationale se doit de tenir compte des modifications qui surgissent dans l'ensemble des réalités économiques ainsi que de l'évolution des techniques de traitement et de transport. Il doit subsister un champ de manœuvre pour aborder les problèmes de façon différenciée, où néanmoins une spécialisation graduelle vers des marchandises spécifiques peut être visée.

La politique portuaire nationale, au cours des années les plus proches est fondée sur trois grandes options politiques de base :

Option 1 : Terminer ce qui a été commencé

L'achèvement des divers grands projets portuaires qui actuellement sont en cours d'exécution, est prioritaire afin de valoriser aussi vite que possible les efforts déjà consentis. Ces travaux jouissent d'une priorité absolue sur la prise d'initiatives nouvelles.

Sous l'influence des grandes espérances des années 60 et sous l'impression des taux de croissance économique en augmentation en ces moments, la Belgique a jadis décidé d'entamer simultanément deux projets portuaires d'importance, c'est-à-dire le nouveau port sur la rive gauche de l'Escaut à Beveren (Antwerpen) et le nouveau (avant et arrière) port de Zeebrugge. Ces travaux débutèrent en 1971; un timing urgent fut imposé aux travaux portuaires de

de vestiging van de L.N.G.-terminal in de voorhaven. In 1980 en 1981 besliste de Regering bovendien de Berendrechtsluis en het 48°/43' -programma bij prioriteit uit te voeren, ten voordele van de haven van Antwerpen op de rechteroever.

De grote projecten moeten nu zo snel mogelijk afgewerkt worden, of tenminste gedeeltelijk in exploitatie gebracht worden, zodat de investeringen uitgevoerd sinds 1971 nu tot een eerste rendement kunnen gebracht worden.

Optie 2 : Voorrang aan renoveren zonder uitbreiding van havenareaal

Een tweede optie bestaat er in dat renovatie van de bestaande havens een grotere aandacht bekomen dan tot nu toe het geval is. De uitbreiding van havencapaciteit moet niet meer uitsluitend gezocht worden in uitwendige investeringen die een vergroting van de havenoppervlakte beogen, maar kan ook door middel van een inwendige capaciteitsuitbreiding of door renovatie van oude havengedeelten gerealiseerd worden.

De gewestplannen hebben de bestemming van elk terrein in België vastgelegd. De plaatsruimte wordt nu beperkt en ecologische argumenten tegen uitbreiding beginnen steeds zwaarder door te wegen.

De aangewezen initiatiefnemer en bouwheer is de havenbeheerder zelf, die evenwel kan aanspraak maken op subsidies van het Bestuur der Waterwegen. Om deze renovatie efficiënt te kunnen aanpakken, zullen aan de havenbeheerders voldoende kredieten ter beschikking gesteld worden voor eigen initiatieven.

Optie 3 : Havenareaal slechts uitbreiden als dit economisch verantwoord is

Een derde, zeer fundamentele optie, bestaat er in dat een uitbreiding van het huidige havenareaal slechts aangepakt wordt, nadat aangetoond is dat hieraan behoefte bestaat. Deze behoefte moet vastgesteld worden aan de hand van louter economische criteria.

De grote investeringsprojecten naderen hun voltooiing en vergen een steeds afnemend aandeel in de rijksinvesteringen. Reeds vanaf 1986 en nog meer in 1987 ontstaat voldoende budgettaire ruimte om met nieuwe initiatieven te werken.

Er mag aangenomen worden dat na de investeringsexplosie in de periode 1970-1985 ten voordele van de Belgische zeehavens voldoende havencapaciteit gecreëerd werd om in te kunnen spelen op de ontwikkelingen in de wereldhandel.

2. De binnenwateren

Aan de uitbouw van het Belgische binnenvaartnet werd sedert 1966 tot op heden circa 100 miljard frank uitgegeven. Dit heeft geleid tot een thans ten dele doch niet voltooid uitgebouwd netwerk.

Zeebrugge à la suite de l'établissement du terminal L.N.G. dans l'avant-port. En 1980 et 1981, le Gouvernement décida en outre d'exécuter prioritairement l'écluse de Berendrecht et le programme 48°/43' à l'avantage du port d'Anvers sur la rive droite.

Les grands projets doivent maintenant être achevés aussi rapidement que possible, ou du moins être mis en exploitation de façon partielle, de sorte que les investissements exécutés depuis 1971 puissent maintenant être conduits vers un premier rendement.

Option 2 : Priorité à la rénovation sans extension de la zone portuaire

Une seconde option consiste dans le fait que la rénovation des ports existants reçoivent une meilleure attention que ce n'est le cas actuellement. L'extension de capacité portuaire ne peut plus être exclusivement recherchée dans des investissements imaginaires qui visent à un agrandissement de la surface portuaire, mais peut également être réalisée au moyen d'une extension de capacité interne ou d'une rénovation d'anciennes parties portuaires.

Les plans de secteur ont fixé la destination de chaque parcelle de terrain en Belgique. L'espace vital se limite de plus en plus et des arguments écologiques contre l'extension commencent à prendre de plus en plus de poids.

Le preneur d'initiatives est lui-même maître d'ouvrage, qui peut faire appel à des subsides de la part de l'Administration des Voies hydrauliques. Afin de pouvoir entamer cette rénovation de manière efficace, les gestionnaires de ports disposeront de crédits suffisants pour des initiatives de leur propre ressort.

Option 3 : N'étendre l'infrastructure portuaire que si celle-ci est économiquement justifiée

Une troisième option, très fondamentale, consiste dans le fait qu'une extension actuelle des zones portuaires ne peut être entamée que si la nécessité en existe. Cette nécessité doit être établie sur base de purs critères économiques.

Les grands projets d'investissements se rapprochent de leur achèvement et exigent une part toujours décroissante dans les investissements publics. Déjà, à partir de 1986 et encore davantage en 1987, se créera un espace budgétaire suffisant pour travailler avec de nouvelles initiatives.

On peut accepter qu'après l'explosion des investissements pendant la période 1970-1985 à l'avantage des ports maritimes belges, on a créé une capacité portuaire suffisante pour pouvoir jouer un rôle dans les développements du commerce mondial.

2. Les eaux intérieures

L'aménagement du réseau de navigation intérieur belge a coûté, depuis 1966 à ce jour, environ 100 milliards. Cela ne nous a pas conduit actuellement du moins, en partie, à un réseau parfaitement achevé.

Talrijke nu reeds meer dan vijftien jaar geleden aangevatte projecten, zijn nog steeds in uitvoering. Het resultaat is op heden dan ook een nog steeds heterogeen geheel. Nochtans kan dit globale netwerk, pas zijn volle rendement bekomen wanneer een coherent vaarwegenstelsel bestaat. Het eerste objectief van het departement is er dan ook op gericht tot een eerste afronding te komen. Het hierna voorgestelde programma beantwoordt ten volle aan deze vereiste. In grote trekken bestaat het Belgische binnenvaartnet uit een « liggende acht » gevormd door twee horizontale assen namelijk Luik-Antwerpen-Gent (met vertakking naar Brugge en Oostende) en Namen-Charleroi-Bergen-Doornik (met vertakking naar Kortrijk) en drie verticale assen, namelijk Luik-Namen; Antwerpen-Brussel-Charleroi; Gent, Doornik en Kortrijk. De waterweg biedt immers ten opzichte van andere transportvormen talrijke voordelen die geheel of ten dele gecompenseerd onder volgende punten voorkomen :

1. de waterweg neemt weinig terrein in, vergeleken bij weg of spoorweg;
2. de investering en de vereisten aan materialen nodig voor de uitbouw van een waterweg zijn beperkt alsook de onderhoudsuitgaven;
3. het energieverbruik voor het transport te water is beduidend geringer dan dit vereist voor het spoor of de weg;
4. de waterweg laat toe de transportlast voor de industrie te drukken inzonderheid voor het vervoer van grote hoeveelheden massagoederen;
5. het schip is uitermate geschikt voor het vervoer van grote ondeelbare vrachten;
6. het gebruik van de waterweg is milieuvriendelijk;
7. de uitbouw van de waterweg bevordert de waterafvoer, de waterhuishouding van de naastgelegen terreinen en de recreatie.

Tot slot dient hier nog aangestipt dat in de afgelopen twintig jaar door de investeringen in de waterwegen, een drastische aanvang is gemaakt met de vernieuwing van de vaak oude tot zeer oude infrastructuur. Het moet onderstreep worden dat sommige van deze vervoersinfrastructuren ter-nauwernood wijzigingen hebben ondergaan gedurende de laatste honderd jaar. Onafgezien van het feit dat alzo deze waterweg op zijn minst onaangepast aan de huidige geëvalueerde omstandigheden kan genoemd worden en niet de kansen heeft gekregen om zijn functie waarvoor hij lang geleend geconcentreerd werd naar behoren te vervullen en zijn positie in de vervoerswereld te verdedigen, brengt deze gang van zaken eveneens zware onderhoudslasten mee. Een vernieuwingsprogramma zal ertoe bijdragen om deze lasten te drukken. Ook zal een vernieuwing van de infrastructuur de schipperij ertoe aanzetten om een zeer dynamische politiek te voeren, hetgeen er enkel kan toe bijdragen om de gemeenschap beter van deze goedkope transportvorm te laten gebruik maken.

Un grand nombre de projets entamés maintenant, depuis plus de quinze ans, sont encore en cours d'exécution. De ce fait, le résultat est actuellement encore toujours hétérogène dans son ensemble. Néanmoins, l'ensemble des travaux ne pourrait obtenir son plein rendement que lorsqu'il existera un système cohérent de voies navigables. Le premier objectif vise donc à aboutir à un premier achèvement. Le programme proposé ci-après répond pleinement à cette exigence. Dans ses grandes lignes, le réseau de navigation intérieur belge consiste en un « huit couché » formé par deux axes horizontaux, notamment Liège-Anvers-Gand (avec embranchements vers Bruges et Ostende) et l'axe Namur-Charleroi-Mons-Tournai (avec embranchement vers Courtrai) et trois axes verticaux notamment Liège-Namur, Anvers-Bruxelles-Charleroi, Gand, Tournai et Courtrai. La voie hydraulique offre, en effet, comparée aux autres formes de transport de nombreux avantages qui, comprimés dans leur totalité ou partiellement, se présentent sous les formes suivantes :

1. la voie hydraulique occupe peu de terrain, comparée à la route ou aux chemins de fer;
2. l'investissement et les exigences en matériaux nécessaires à l'aménagement d'une voie hydraulique sont limités de même que les dépenses d'entretien;
3. l'utilisation d'énergie pour le transport par eau est manifestement moindre que celle exigée par le rail ou par la route;
4. la voie hydraulique permet de comprimer la charge de transport pour l'industrie et spécialement pour le transport de grandes quantités de biens volumineux;
5. le bateau est extrêmement adéquat pour le transport de frets importants indivisibles;
6. l'utilisation de la voie hydraulique est extrêmement écologique;
7. l'aménagement de la voie hydraulique favorise l'évacuation de l'eau, la gestion de l'eau des terrains riverains et la récréation.

Il y a encore lieu, enfin, de noter ici qu'au cours des vingt dernières années, les investissements consacrés aux voies hydrauliques ont permis d'entamer sérieusement la rénovation des anciennes installations, parfois déjà très vieilles. Force est de constater que certaines de ces infrastructures de transport n'ont guère subi de modifications au cours des cent dernières années. Outre le fait que ces voies hydrauliques peuvent être qualifiées pour le moins d'inadaptées aux circonstances actuelles et qu'elles n'ont pas pu remplir de manière satisfaisante la fonction pour laquelle elles avaient été conçues en leur temps, ce qui ne leur a pas permis de défendre leur position dans le monde des transports, cette évolution des choses entraîne également de lourdes charges d'entretien. La réalisation d'un programme de rénovation contribuera à réduire celles-ci. Le renouvellement de l'infrastructure incitera également la batellerie à pratiquer une politique très dynamique, ce qui ne peut que contribuer à un meilleur usage par la collectivité de ce mode de transport bon marché.

3. De stuwdammen

Wat betreft de stuwdammen kan nog aangestipt worden dat het voorziene programma de afronding beoogt van de jaren geleden aangevatte projecten. Daarbij worden uiteraard enkel deze investeringen nog ten laste genomen die conform de wet van 8 augustus 1980 op de hervorming van de instellingen, een zuiver nationaal karakter bezitten.

4. De waterbeheersing

4.1. Buiten de transportfunctie bezitten de waterlopen in ons land een zeer belangrijke waterafvoerende functie. De waterbeheersing is dan ook een zeer belangrijke opdracht van het Bestuur der Waterwegen. Deze taak vereist dat niet alleen permanent voor de goede afwatering moet zorg gedragen worden maar ook dat de infrastructuur die toelaten de afvoer te regelen in goede staat moeten gehouden worden.

In de loop der eeuwen zijn alle belangrijke rivieren van ons land gekalibreerd. Het patrimonium dat alzo is uitgebouwd op de Maas, de Schelde, de IJzer, de Dender enz. is zeer omvangrijk.

Deze infrastructuur is niet eeuwig en moet regelmatig vernieuwd worden. Ook zijn de omstandigheden waarin deze moeten functioneren niet onveranderlijk in de tijd.

Het kan bijvoorbeeld niet ontkend worden dat door de verstedelijking van onze samenleving en het uitbouwen van vele en vaak grote rioleringsystemen en door het normaliseren van kleinere waterlopen, de te verwerken waterhoeveelheden in perioden van was op de grote, bij het Bestuur der Waterwegen in beheer zijnde waterlopen toenemen en maken dat de bestaande infrastructuur ontoereikend worden.

Daarbij komt nog dat door de evolutie van de samenleving hogere eisen inzake bescherming tegen wateroverlast gesteld worden.

Dit alles maakt dat investeringen dienen te gebeuren om aan de opdracht inzake waterbeheersing volgens de geldende normen te kunnen voldoen. Het voorliggende programma voorziet hierin voor de Maas, de Samber en vangt werken op de Bovenschelde aan. Ook is het zo dat op vele plaatsen de moderniseringswerken aan het waterwegennet uit oogpunt scheepvaart, belangrijke tot zeer significante verbeteringen met zich meebrengen voor de waterafvoer.

Waar mogelijk wordt de verbetering van de waterbemetering en de modernisering van de scheepvaartweg op economische wijze gekoppeld.

4.2. Voor het waterwegenstelsel dat aan tij onderhevig is werd het Sigmaplan uitgewerkt en door de Regering goed-

3. Les barrages

En ce qui concerne les barrages, on peut encore mentionner que le programme prévu vise l'achèvement des projets entamés depuis des années. Ne sont évidemment pris en charge que les seuls investissements qui, conformément à la loi du 8 août 1980 en matière de réforme des institutions, possèdent un pur caractère national.

4. La maîtrise des eaux

4.1. En dehors de la fonction de transport, les voies hydrauliques possèdent une fonction importante d'évacuation des eaux. La maîtrise de l'eau est donc une des fonctions très importantes de l'administration des voies hydrauliques. Cette tâche exige qu'il ne faille pas seulement porter de grands soins à la bonne évacuation permanente des eaux, mais aussi maintenir en bon état les infrastructures qui permettent la régulation de cette évacuation.

Au cours des siècles, tous les cours d'eau importants de notre pays ont été calibrés. Le patrimoine qui, de cette façon, a été réalisé sur la Meuse, l'Escaut, l'Yser, la Dendre, etc., est très volumineux.

Cette infrastructure n'est pas éternelle et doit être renouvelée de façon régulière. De même, les circonstances dans lesquelles celles-ci doivent avoir lieu sont variables dans le temps.

On ne peut par exemple pas nier qu'à la suite de l'urbanisation de notre vie commune et de l'aménagement de nombreux systèmes de canalisation parfois importantes et à la suite de la normalisation de cours d'eau de moindre importance, les quantités d'eau à traiter augmentent et le cas de crue sur les grands cours d'eau qui ressortissent à l'Administration de Voies hydrauliques et font que les infrastructures existantes deviennent insuffisantes.

A cela s'ajoute encore que, suite à l'évolution de la vie en commun, des exigences plus élevées sont posées en matière de protection contre la surcharge d'eau.

Tout ceci fait qu'il doit y avoir des investissements pour satisfaire à la mission de domination des eaux selon les normes en vigueur. Le programme présent prévoit à ce sujet des travaux pour la Meuse, la Sambre, et entame des travaux sur l'Escaut supérieur. Il est vrai aussi qu'en de nombreux endroits les travaux de modernisation au réseau des Voies hydrauliques, du point de vue de la navigation, entraînent des améliorations importantes, voire très significatives en ce qui concerne l'évacuation des eaux.

Où c'est possible, l'amélioration de la maîtrise des eaux et l'amélioration de la voie navigable sont couplées de manière économique.

4.2. En ce qui concerne le système des voies navigables soumises aux marées, le plan Sigma a été élaboré et approuvé

gekeurd. Het realiseren ervan is sinds 1977 een belangrijk objectief.

De jaarlijkse inspanning die sindsdien geleverd werd heeft het reeds mogelijk gemaakt dat circa de helft van het dijkenbestand is gesaneerd geworden. T.o.v. vroeger heeft dit de toestand reeds merkbaar verbeterd, te meer daar de werken bij prioriteit uitgevoerd werden in de meest bedreigde zones.

Ook inzake de aanleg van gecontroleerde overstromingsbekkens werd reeds een eerste objectief bereikt nl. de uitbouw van de gebieden van het Scheldebroek, Tielsrodebroek en eensdeels van de polder van Berlare.

De afronding van dit onderdeel van het Sigmaplan vergt nog de aanleg van het overstromingsbekken van Bazel-Kruiske-Rupelmonde, hetgeen in dit programma is voorzien.

Het veiligheidsniveau dat op regeringsvlak in 1977 werd vastgelegd is hiermede nog niet bereikt. De enige mogelijkheid om dit te doen en alzo in de toekomst overstromingen tengevolge van stormvloedén definitief te bannen is de bouw van de stormvloedkering te Antwerpen. De realisatie van dit project vergt echter een zware budgettaire inspanning. Het resultaat is echter ten volle lonend. Niet alleen heeft dit kunstwerk ten volle zijn functioneel nut, ook op het vlak van de industriële vernieuwing levert het aan de Belgische bedrijven een unieke gelegenheid om aan de ganse wereld hun kunnen te tonen. Dat de privé-sector hiertoe bereid is werd reeds afdoende bewezen bij de zeer uitgebreide studie die tot een technisch afgerond en geavanceerd project heeft geleid.

Gelet op het latent overstromingsgevaar dat aanwezig is, wenst het departement dan ook aan de afwerking van dit Sigmaplan verder in het raam van de geboden budgettaire mogelijkheden, alle prioriteit te behouden.

4.3. Het vermijden van wateroverlast aan de kust is eveneens een opdracht van het Bestuur. Dit programma omvat dan ook de nodige werken om de zeewering afdoende uit te bouwen, strandverbeteringen, aanplantingen in de duinen, dijkverhogingen e.d.

4.4. Gelet op het feit dat de strijd tegen overstromingen derwijze dient gevoerd dat over het ganse grondgebied een zelfde beveiliging bekomen wordt, en gelet op de noodzaak om de vereiste projecten binnen redelijke termijnen te voltooien, wordt door het departement gewerkt aan een bundeling van alle gelijkaardige projecten in een nationaal plan tegen de overstromingen.

Aan de uitvoering van de werken wordt in deze programmatie de gepaste prioriteit voorbehouden.

par le Gouvernement. Sa réalisation constitue un objectif important depuis 1977.

L'effort annuel, fourni depuis lors, a déjà permis d'assainir aux environs de la moitié des digues. Par rapport au passé, cet assainissement a notablement amélioré la situation, d'autant plus que les travaux ont été exécutés par priorité dans les zones les plus menacées.

De même, en matière d'aménagement de bassins d'inondation contrôlée, un premier objectif a déjà été atteint, notamment l'aménagement des régions à marécages de l'Escaut, des marécages de Tielsrode ainsi que d'une partie du polder de Berlare.

L'achèvement de cette sous-partie du plan Sigma exige encore l'aménagement du bassin d'inondation de Bazel-Kruiske-Rupelmonde, ce qui est prévu dans ce programme.

Le niveau de sécurité fixé en 1977 par le Gouvernement n'est pas encore atteint pour autant. La seule manière de le réaliser et de prévenir définitivement toute inondation due à des marées-tempêtes est de construire un barrage-tempêtes à Anvers. La mise en œuvre de ce projet requiert toutefois un effort budgétaire important. Il faut dire que le résultat en vaut vraiment la peine. Cet ouvrage d'art a non seulement une utilité fonctionnelle maximale, mais il offre également une occasion unique aux entreprises belges de faire connaître au monde entier leur savoir-faire en matière de rénovation industrielle. L'étude très détaillée, qui a permis de mettre au point un projet techniquement achevé, a déjà montré à suffisance que le secteur privé est disposé à en profiter.

Compte tenu du risque d'inondation latent, le département souhaite accorder la priorité absolue à l'achèvement du plan Sigma dans le cadre des possibilités budgétaires offertes.

4.3. Eviter une surcharge d'eau à la côte constitue également une des tâches de l'Administration. Ce programme englobe donc les travaux nécessaires pour aménager les digues de mer de façon efficace, par des réparations aux plages, des plantations dans les dunes, des exhaussements de digues, etc.

4.4. Eu égard au fait que le combat contre les inondations doit être mené de telle sorte qu'il soit obtenu pour l'ensemble du territoire une même sécurité, et vu la nécessité d'achever les projets exigés dans des délais raisonnables, le Département travaille à un rassemblement de tous les projets du même genre dans un plan national contre les inondations.

Dans cette programmation, la priorité adéquate sera réservée à l'exécution des travaux.

Bestuur der Wegen — Wegenfonds

HOOFDSTUK I :

Synthetische voorstelling van de hoofddoelstellingen en prioriteiten

De voornaamste door het Bestuur der Wegen nagestreefde doelstellingen zijn de volgende :

1. Voltooiing van grote projecten

De voltooiing van het autosnelwegennet en het expresswegennet (2×2 rijstroken) vormt nog voor de periode 1985-1987 het hoofddoel. Inderdaad zijn 40 pct. van de kredieten voor dit type van werkzaamheden bestemd. Een tamelijk gevoelige daling van het peil van de noodzakelijke kredieten kan echter worden voorzien tegen het einde van deze drie jaren. Deze daling is een rechtstreeks gevolg van de geleidelijke voltooiing van het net.

2. Aanpassing van het net ingevolge de toename van het verkeer

Deze rubriek groepeerst het geheel van de projecten die een verbetering van de verkeerssoepelheid ten doel hebben (verbreding van bestaande wegenis-, kunstwerken...).

3. Instandhouding van het patrimonium

Het betreft moderniseringsprojecten aan bestaande wegenis of buitengewoon onderhoud. Op middellange termijn zullen hier de meeste kredieten naartoe gaan ingevolge de voltooiing van het autosnelwegennet en de normale slijtage van de sedert 1965 aangelegde wegen.

4. Fietspaden

Voortzetting van het beleid inzake de promotie van de tweewieler, aangevat in 1978, wat moet leiden tot de uitbouw van een voldoende dicht fietspadennet op strategische plaatsen (scholen, fabrieken, agglomeraties, enz.). Ondanks de op dit vlak gedane reële inspanningen, mag niet uit het oog worden verloren dat de hiervoor ingezette kredieten een betrekkelijk geringe belangrijkheid hebben.

5. Veiligheid

Deze doelstelling groepeerst bepaalde belangrijke projecten die een verhoogde veiligheid van de weggebruiker op het oog hebben. Het betreft met name de rechtekking van bochten, het plaatsen van veiligheidsstootbanden, de herstelling van spoorvorming en de wegen en van brugvoegen, de inrichting van bepaalde kruispunten en van de nevralgieke punten op het vlak van de veiligheid (zwarte stippen).

6. Allerlei

Deze post vormt geen doelstelling op zichzelf doch verzamelt onder dezelfde hoofding het geheel van de onvermijdelijke uitgaven m.b.t. de wegenwerken (onteigeningen, proeven, studies, herzieningen, verrekningen, enz.).

Administration des routes — Fonds des routes

CHAPITRE I :

Présentation synthétique des objectifs majeurs et des priorités

Les principaux objectifs poursuivis par l'Administration des Routes sont les suivants :

1. Achèvement des grands projets

L'achèvement du réseau autoroutier et du réseau des routes express (2×2 voies de circulation) constitue encore l'objectif principal pour la période 1985-1987. En effet, près de 40 p.c. des crédits seront consacrés à ce type de travaux. On peut toutefois prévoir une baisse assez sensible du niveau des crédits nécessaires pour la fin de ce triennal. Cette baisse est une conséquence directe de l'achèvement progressif du réseau.

2. Adaptation du réseau suite aux augmentations de trafic

Cette rubrique regroupe l'ensemble des projets devant permettre d'améliorer la fluidité du trafic (élargissement des voiries existantes, ouvrages d'art...).

3. Préservation du patrimoine

Il s'agit des projets de modernisation d'une infrastructure existante ou d'entretien extraordinaire. Cette catégorie de travaux est appelée à se voir consacrer la majorité des crédits à moyen terme par suite de l'achèvement du réseau autoroutier et de l'usure normale de l'important réseau de voiries réalisé depuis 1965.

4. Pistes cyclables

Poursuite de la politique de promotion des deux roues entamée en 1978 et devant conduire à la création d'un réseau suffisamment dense de pistes cyclables aux endroits stratégiques (écoles, usines, agglomérations, etc.). Malgré l'effort réel accompli dans ce domaine, il convient de ne pas perdre de vue que les crédits mobilisés sont relativement peu importants.

5. Sécurité

Sont regroupés sous cet objectif, certains projets importants visant à l'amélioration de la sécurité des usagers. Il s'agit notamment des redressements de virage, du placement des barrières de sécurité, de la réparation des chaussées ornierées et des joints de ponts, de l'aménagement de certains carrefours ou de points névralgiques sur le plan de la sécurité (points noirs).

6. Divers

Ce poste ne représente pas un objectif en soi mais rassemble sous un même libellé l'ensemble des dépenses inéluctables qui sont liées aux travaux routiers (expropriations, essais, études, révisions, décomptes, etc.).

Buiten deze doelstellingen die rechtstreeks meetbaar zijn op het niveau van de investeringskredieten, spant het Bestuur der Wegen zich in om door middel van een gehele reeks meer verspreide doch niettemin concrete acties, bij te dragen tot een beter leefmilieu en tot de instandhouding van het tewerkstellingspeil.

I. Beter leefmilieu

Deze doelstelling, permanent aanwezig in de geest van de ontwerpers, kan concreet in de volgende acties worden weergevonden :

- keuze van oorspronkelijke tracés die de minste hinder voor het leefmilieu opleveren;
- aanpassing van tracés ingevolge adviezen van de verschillende geraadpleegde commissies (commissie leefmilieu, monumentenzorg, overlegcommissie);
- aanpassing van tracés ingevolge adviezen van gewestelijke en gemeentelijke instanties alsook van andere besturen (bijvoorbeeld Waters en Bossen);
- keuze van lengteprofielen, met voorkeur voor zones waar de weg zich in uitgraving bevindt (strijd tegen lawaaihinder);
- aanbrengen van beplantingen met esthetisch karakter of die een rol vervullen tegen lawaaihinder;
- keuze van weinig luidruchtige verhardingen (open koolwaterstofverhardingen);
- aanleg van inrichtingen, bestemd om waterverontreiniging te vermijden ingevolge de afvoer van het neerslagwater op de weg (stormbekkens);
- promotie van fietspaden en geluidwerende schermen.

Deze niet-uitputtende lijst toont duidelijk aan dat deze doelstelling een integrerend deel uitmaakt van de werkmethoden van de ingenieurs op het Bestuur der Wegen.

II. Instandhouding van het tewerkstellingspeil

— Op 11 februari 1983 publiceerde het *Belgisch Staatsblad* een omzendbrief d.d. 31 januari 1983, uitgaande van de diensten van de Eerste Minister. Deze omzendbrief stelde dat de toegang van de K.M.O.'s tot de markt van openbare opdrachten kan worden vereenvoudigd door een opsplitsing van een aantal belangrijke projecten in een aantal projecten van geringere omvang en belang. Bewust van het belang van deze maatregel en van de impact op de tewerkstelling heeft het bestuur deze aanbevelingen onmiddellijk doorgespeeld onder vorm van een interne omzendbrief, gericht aan de diensthoofden;

— In dezelfde gedachtengang heeft het Bestuur der Wegen steeds gevochten om over kredieten te kunnen beschikken, specifiek bestemd voor kleine inrichtingswerken.

Op het ogenblik waarbij de bouwsector zich in absoluut onoverkomelijke moeilijkheden bevindt, moet de nadruk

Outre ces objectifs directement quantifiables en termes de crédits d'investissements, l'Administration des Routes s'efforce par toute une série d'actions plus diffuses, mais néanmoins concrètes de contribuer à la préservation du milieu de vie et au maintien du niveau de l'emploi.

I. Préservation de l'environnement

Cet objectif permanent à l'esprit des auteurs de projet trouve sa concrétisation dans les actions suivantes :

- choix des tracés initiaux les moins dommageables pour l'environnement;
- adaptation des tracés suite aux avis des diverses commissions consultées (commission écologie, monuments et sites, commission de concertation);
- adaptation des tracés suite aux avis des instances régionales, communales, et des autres administrations (Eaux et Forêts par exemple);
- choix de profils en long favorisant les zones où la route se situe en déblai (lutte contre le bruit);
- aménagements de plantations à caractère esthétique ou destinées à jouer le rôle d'écrans antibruit;
- choix de revêtements peu bruyants (revêtements hydrocarbonés ouverts);
- construction d'installations en vue de prévenir la pollution des eaux par l'écoulement des eaux de pluie provenant des routes (bassins de retenue);
- promotion des pistes cyclables et des murs antibruit.

Cette liste non exhaustive montre clairement que cet objectif peut être considéré actuellement comme faisant partie intégrante des préoccupations des ingénieurs de l'Administration des Routes.

II. Maintien du niveau de l'emploi

— Le 11 février 1983, le *Moniteur belge* publiait une circulaire datée du 31 janvier 1983 et émanant des services du Premier Ministre. Cette circulaire préconisait que l'accès des P.M.E. aux marchés publics puisse être facilité par une répartition de certains projets importants en plusieurs projets d'importance moindre. Consciente de l'intérêt de cette mesure et de l'importance de son rôle en la matière, l'administration a immédiatement répercuté ces recommandations sous forme de circulaire interne adressée aux différents chefs de service.

— Dans le même ordre d'idées, l'Administration des Routes s'est toujours battue pour avoir à sa disposition des crédits destinés spécifiquement à des petits travaux d'aménagement.

Au moment où le secteur de la construction se débat dans des difficultés absolument insurmontables, il convient d'in-

andermaal worden gelegd op het feit dat in de wegensector, de openbare bestellingen een essentiële steun betekenen voor de activiteit van de ondernemingen. Men mag ook niet vergeten dat in de bouwsector de directe (tewerkstelling) en de indirecte (fiscaliteit) weerslag van een investering zeer belangrijk zijn omdat ze nagenoeg 2/3 van het oorspronkelijk geïnvesteerde bedrag vertegenwoordigen.

Daarom is het Bestuur der Wegen zich ervan bewust een fundamentele rol te kunnen spelen bij het zoeken naar oplossingen voor deze crisis die — dient het nog herinnerd! — één van de zeldzame sectoren met een essentieel nationaal karakter aantast.

Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica

De projecten, die onder artikel 533.03 van de begroting van het Wegenfonds voorkomen, hebben betrekking op :

- de inwendig verlichte richtingssignalisatie van de verkeerswisselaars op autowegen en de driekleurige signalisatie van de kruispunten op de Rijkswegen;
- de elektrische en elektromechanische uitrusting van tunnels;
- de noodoproepposten langs de autowegen.

De programma's van deze uitrusting worden opgesteld in functie van de behoeften met betrekking tot de verkeersveiligheid; zij zijn dus rechtstreeks verwant met de uitvoering van de aanleg van de wegen.

Aangezien deze projecten functie zijn van de behoeften met betrekking tot verkeersveiligheid, zijn zij gespreid over het gehele land.

De jaarlijkse uitbatingstkost (verbruik energie en onderhoud) van de elektrische en elektromechanische uitrustingen is geraamd op ongeveer 7 pct. van de investeringskost.

In de opstelling van de prioriteitsvolgorde dient men volgend onderscheid te maken :

— de elektrische en elektromechanische uitrusting van de wegtunnels. Inderdaad, de indienststelling van deze kunstwerken is afhankelijk van de installaties van verlichting, ventilatie, pompen, noodoproepposten, inwendig verlichte signalisatie. Het programma van deze uitrusting is functie van het fysisch programma van het Bestuur der Wegen van bouw van de tunnels. Aangezien de prioriteit van dit laatst genoemd programma op punt gesteld is, is het bijgevolg niet nodig om zulks voor de elektrische en elektromechanische uitrusting aan te geven;

— voor de overige elektrische en elektromechanische uitrusting van de wegen, geldt volgende prioriteit :

eerste prioriteit : verlichte signalisatie op wegen en autowegen;

ter une fois de plus sur le fait que dans le domaine routier, les commandes publiques constituent le support essentiel de l'activité des entreprises. Il ne faut pas oublier également que dans le secteur de la construction, les retombées directes (emploi ...) et indirectes (fiscalité ...) d'un investissement sont très importantes puisqu'elles représentent pratiquement les 2/3 du montant initial investi.

C'est la raison pour laquelle l'Administration des Routes a conscience de pouvoir jouer un rôle fondamental dans la recherche d'une solution à cette crise, qui affecte, faut-il le rappeler, un des rares secteurs à caractère essentiellement national.

Administration de l'électricité et de l'électromécanique

Les projets figurant au programme de l'article 533.03 du budget du Fonds des Routes se rapportent à :

- la signalisation lumineuse directionnelle des échangeurs autoroutiers et aux feux de signalisation tricolore des carrefours des routes;
- l'éclairage électrique et électromécanique des tunnels;
- les postes téléphoniques de secours le long des autoroutes.

Les programmes d'aménagement de ces équipements sont donc établis en fonction des nécessités de la sécurité routière et dépendent directement du programme d'exécution pour la construction de ces routes.

Etant donné que ces projets sont fonction des nécessités de la sécurité routière, ils se répartissent dans l'ensemble du pays.

Le coût d'exploitation annuel moyen (consommation d'énergie et entretien) des équipements électriques et électromécaniques routiers est estimé à 7 p.c. du coût d'investissement.

Dans l'établissement de l'ordre de priorité, il y a lieu de distinguer :

— les équipements électriques et électromécaniques des tunnels routiers. En effet, la mise en service de ces ouvrages d'art est tributaire des installations d'éclairage, de ventilation, de pompage, de postes téléphoniques de secours, de signalisation éclairée intérieurement. Le programme de ces équipements est donc fonction du programme physique de l'Administration des Routes pour la construction de ces tunnels. Etant donné que des priorités ont été respectées pour la mise au point de ce dernier programme, il n'y a pas lieu d'en indiquer pour celui des équipements électriques et électromécaniques;

— les autres équipements électriques et électromécaniques routiers, pour lesquels la priorité d'exécution est la suivante :

première priorité : signalisation lumineuse routière et autoroutière;

tweede prioriteit : wegverlichting;
 derde prioriteit : noodoproepoposten op autowegen.

Het B.E.E. voert tevens belangrijke investeringen uit voor het Bestuur van de Waterwegen en het Bestuur van de Gebouwen, zoals elektromechanische uitrustingen van kunstwerken, uitrustingen in de gebouwen, installaties van afstandsbediening, afstandsmeting, afstandssignalisatie en teleprocessing.

Regie en Bestuur der Gebouwen

De Regie der Gebouwen, als parastatale instelling — categorie A — beheert, onder voogdij van de Minister van Openbare Werken, momenteel circa 10 000 gebouwen, verdeeld over meer dan 5 000 onroerende goederen. Ongeveer de helft zijn ingehuurde gebouwen, die echter slechts 24 pct. vertegenwoordigen van de oppervlakte. Buiten deze activiteit in het kader van het Departement van Openbare Werken treedt ze nog als bouwheer op voor de Regie der Posterijen en het Wegenfonds en richt ze met kredieten, uitgetrokken op de begrotingen van de respectievelijke Departementen, gebouwen en instellingen op voor de huisvesting van de Rijkspsihiatrische Instituten, de beide gemeenschappen (cultuurgebouwen), de sportcentra van B.L.O.S.O. en A.D.E.P.S., P.M.S.-centra, Regie voor Maritiem Transport, e.a. Ze biedt haar goede diensten aan de Gewesten aan.

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

1. Algemene doelstelling

a) Sinds haar oprichting heeft de Regie der Gebouwen zich tot leidraad gesteld een vermindering van de inhuurnemingen te bekomen door de aankoop van gebouwen en de oprichting van nieuwbouw. Tevens wordt bij het vervallen van belangrijke huurcontracten, er naar gestreefd voordeliger huurvoorwaarden te bekomen, waardoor belangrijke besparingen kunnen verwezenlijkt worden.

b) Tot zover had de Regie der Gebouwen evenwel vat op het beheersen van de globale noodzakelijke oppervlakte. Ze beschikte inderdaad niet over de middelen om te oordelen omtrent de opportuniteit van nieuwe vragen naar uitbreiding, noch over de omvang van de opgegeven nieuwe behoeften.

Tijdens de vergadering van de Ministerraad op 29 juli 1984 besliste de Regering dat de oppervlakte bezet door de administraties moet verminderd worden, en creëerde te dien einde een beperkte commissie samengesteld uit vertegenwoordigers van de Regie der Gebouwen, het Openbaar Ambt en de Begroting, die belast wordt

1. met het bepalen voor ieder departement van de verhouding « personeelssterkte/bezette oppervlakte »;

deuxième priorité : éclairage routier et autoroutier;
 troisième priorité : postes téléphoniques de secours le long des autoroutes.

L'A.E.E. réalise également d'importants investissements pour les Administrations des Voies hydrauliques et des Bâtiments notamment, équipement électromécanique d'ouvrages d'art, équipements dans les bâtiments, installations de télécommande, de télémessure, de télésignalisation et d'informatique.

Régie et Administration des Bâtiments

La Régie des Bâtiments, en tant qu'institution parastatale — catégorie A — gère actuellement, sous tutelle du Ministre des Travaux publics, près de 10 000 bâtiments répartis dans plus de 5 000 immeubles. Environ la moitié sont des bâtiments loués ne représentant toutefois que 24 p.c. des surfaces. Outre cette activité, dans le cadre du Département des Travaux publics, elle intervient encore en tant que maître de l'ouvrage pour la Régie des Postes et le Fonds des Routes et elle construit, au moyen de crédits inscrits aux budgets des départements respectifs, des bâtiments et établissements pour le logement des instituts psychiatriques de l'Etat, des deux Communautés (bâtiments culturels), des centres sportifs de l'A.D.E.P.S. et de B.L.O.S.O., des centres P.M.S., de la Régie des Transports maritimes, e.a. Elle prête ses bons offices aux Régions.

Par contre l'Administration des Bâtiments assure la construction et l'entretien de bâtiments destinés aux Communautés européennes et aux écoles européennes.

1. Objectifs généraux

a) Depuis sa création la Régie des Bâtiments s'est tracé une ligne de conduite consistant à assurer une diminution des prises en location et ce par l'acquisition de bâtiments, et l'érection de nouvelles constructions. En outre, lors de l'expiration de baux de location importants, elle s'efforce d'obtenir des conditions de location plus avantageuses permettant ainsi de réaliser des économies importantes.

b) Jusque-là, la Régie des Bâtiments n'avait toutefois pas de prise sur la maîtrise de la surface globale nécessaire. En effet, elle ne possédait pas les moyens pour juger de l'opportunité des nouvelles demandes d'extension ni de l'ampleur des nouveaux besoins demandés.

Au cours de la réunion du Conseil des Ministres du 29 juillet 1984, le Gouvernement a décidé de réduire la surface occupée par les administrations. A cet effet, il a créé une commission restreinte composée de représentants de la Régie des Bâtiments, de la Fonction publique et du Budget, chargés

1. de déterminer, pour chaque département, la proportion « effectif du personnel/surface occupée »;

2. voorstellen te doen om de vermindering van de kosten te bevorderen alsmede een rationelere bezetting inzake gebouwen.

Er werd beslist niet meer over te gaan tot de vernieuwing van huurkontrakten, behalve indien de vernieuwing verantwoord is omwille van functionele en begrotingsredenen en door middel van een voorafgaand akkoord van de beperkte commissie. In geval van niet-akkoord in de schoot van de commissie zal het dossier aan het M.C.E.S.C. worden voorgelegd.

In zitting van 27 september 1984 besliste de Ministerraad tevens hetzelfde onderzoek uit te breiden tot aankopen en nieuwe constructies.

c) Rekening houdend met de beschikbare investeringskredieten zal de aan de gang zijnde krachtingspanning aangehouden worden om :

- de logementen van sluis- en dijkwachters, van boswachters, van rijkswachters e.d. verder aan te passen;
- de gerechtsgebouwen en de gevangenissen verder te moderniseren en te beveiligen;
- vredegerichten en nieuwe rijkswachtkazernes op te richten;
- financiecentra te bouwen voor een degelijke werking van de diensten van het departement van Financiën, waardoor tevens de talrijke voor deze diensten ingehuurde gebouwen geleidelijk zullen kunnen verlaten worden;
- nieuwe rijksadministratieve centra op te richten of te voltooien waardoor de dikwijls verspreide staatsdiensten op functionele wijze zullen kunnen gegroepeerd worden en ingehuurde gebouwen zullen kunnen opgezegd worden;
- een degelijk energiebeleid te voeren door aanpassing van de bestaande rijksgebouwen en strenge eisen te stellen bij de nieuwbouw.

d) Bij het oprichten van deze nieuwbouw zal ernaar gestreefd worden de gebouwde oppervlakte maximaal te benutten, zal alle overdreven luxe uitgeschakeld worden en zal vooral het leefmilieu geen schade ondervinden.

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

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

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

e) Wat het onderhoud van de gebouwen betreft zal in 1985 het beleid van 1984 worden doorgetrokken, waarbij

2. de formuler des propositions pour stimuler la diminution des frais et pour assurer une occupation des bâtiments plus rationnelle.

Il a été décidé de ne plus procéder au renouvellement des baux de location, sauf si le renouvellement se justifie pour des raisons fonctionnelles et budgétaires et moyennant l'accord préalable de la commission restreinte. En cas de non-accord au sein de la commission, le dossier sera soumis au C.M.C.E.S.

En sa séance du 27 septembre 1984, le Conseil des Ministres a également décidé que les acquisitions et nouvelles constructions seraient soumises au même examen.

c) Compte tenu des crédits d'investissement disponibles, les mesures prises actuellement seront poursuivies afin de :

- continuer à adapter les logements des éclusiers et baragistes, des gardes forestiers, des gendarmes, etc.;
- continuer à moderniser les bâtiments judiciaires et les prisons et en augmenter la sécurité;
- construire des justices de paix et de nouvelles casernes de gendarmerie;
- construire des centres des finances en vue d'un fonctionnement efficace des services du département des Finances, permettant de faire évacuer progressivement les nombreux bâtiments pris en location pour lesdits services;
- construire ou achever de nouveaux centres administratifs de l'Etat permettant de regrouper fonctionnellement les services de l'Etat souvent dispersés et de résilier des baux de location;
- mener une politique d'énergie efficace par adaptation des bâtiments de l'Etat existants et imposer des exigences sévères pour la nouvelle construction.

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

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

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

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

e) En ce qui concerne l'entretien des bâtiments, la politique de l'année 1984 sera poursuivie en 1985, par laquelle, au

bij middel van het krediet voorzien op artikel 550.08, en geteld « buitengewoon onderhoud » omvangrijke vernieuwings-, aanpassings- en vervangingswerken zullen worden uitgevoerd aan belangrijke delen van gebouwen zoals de daken, de centrale verwarmingsinstallaties, de electriciteitsinstallaties, de stookplaatsen, de schrijnwerkerij, de koeren, de omheiningsmuren e.d. De Regie der Gebouwen zal verder als « een goede huisvader » haar patrimonium in goede staat behouden door ervoor te zorgen dat de kleine onderhoudswerken aan de rijksgebouwen regelmatig zullen worden uitgevoerd bij middel van het gewone onderhoudskrediet, uitgetrokken op artikel 536.01.

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

g) Ingevolge de tussenkomsten van de betrokken Ministers is de Regie der Gebouwen verplicht de veiligheid te versterken van de gevangenissen, de gerechtshoven, de rijkswachtkazernes en de posterijen, door werken van burgerlijke bouwkunde en van electriciteit.

h) Tevens wordt er verder geijverd opdat de bestaande gebouwen geleidelijk aangepast zouden worden aan de noden voor gehandicapten.

2. Energiebeleid

De opdracht om tot een rationeler energieverbruik in de openbare gebouwen te komen, is enorm. Verschillende tienduizende gebouwen waarvan de Regie der Gebouwen er meer dan tienduizend beheert, verbruiken reeds jaarlijks ongeveer tweehonderdduizend « ton petroleum equivalent ». Het komt er in de eerste plaats op aan een doeltreffend beheersinstrument af te werken : energiekadaster, verbruiksregister, informatieverwerkingen.

Met behulp van dit instrument en ten einde een maximale doeltreffendheid te verzekeren, moeten vervolgens drie soorten acties gevoerd worden gericht op het gebouw, de uitrustingen en het beheer;

— volledig onderzoek van sommige « energieverslindende » gebouwen. Analyse dat erop gericht is alle maatregelen vast te leggen die in staat zijn het energieverbruik te beperken. Deze actie werd gestart in het kader van het driejaarlijkse programma der openbare investeringen 1983-1985 (« aanvullend programma R.E.V. — energetische vernieuwing »). De keuze der gebouwen die het voorwerp moeten uitmaken van een dergelijk onderzoek, is gesteund op de criteria van het relatief, specifiek en volumetrisch verbruik;

— welbepaalde actie in een groot aantal gebouwen, bijvoorbeeld campagne voor verbetering van de thermische

moyen du crédit prévu à l'article 550.08 et intitulé « entretien extraordinaire », des travaux de rénovation, d'adaptation et de remplacement importants seront exécutés aux parties essentielles des bâtiments telles que les toitures, les installations de chauffage central, les installations d'électricité, les chaufferies, la menuiserie, les cours, les murs d'enceinte, e.a. La Régie des Bâtiments conservera son patrimoine en parfait état en tant que « bon père de famille » et veillera à ce que les menus travaux d'entretien aux bâtiments de l'Etat soient exécutés régulièrement au moyen du crédit d'entretien ordinaire, inscrit à l'article 536.01.

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

g) Suite aux interventions des Ministres concernés la Régie des Bâtiments se trouve dans l'obligation de renforcer la sécurité des prisons, des palais de justice, des gendarmeries et des postes, par des travaux de génie civil et d'électricité.

h) En outre, la Régie des Bâtiments tente d'adapter progressivement les bâtiments de l'Etat existants aux besoins des handicapés.

2. Politique de l'énergie

La tâche à accomplir en vue d'une utilisation plus rationnelle de l'énergie dans les bâtiments publics est immense : plusieurs dizaines de milliers de bâtiments, dont plus de deux mille gérés par la Régie des Bâtiments, ces derniers consommant à eux seuls chaque année quelque deux cent mille « tonnes équivalent pétrole ». Il s'agit avant tout d'achever la construction d'un outil de gestion efficace : cadastre énergétique, relevés de consommation, traitement informatique.

Utilisant cet outil afin d'assurer l'efficacité maximale, il s'agit ensuite de mener trois types d'actions, touchant le bâtiment, les équipements et la gestion :

— examen complet de certains bâtiments « énergivores », visant à déterminer toutes les dispositions permettant de réduire les consommations; cette action a été entamée dans le cadre du programme triennal d'investissements publics 1983-1985 (« programme complémentaire U.R.E. — rénovation énergétique »); le choix des bâtiments devant faire l'objet d'un tel examen s'appuie sur des critères tels que la consommation relative, spécifique ou volumique;

— action déterminée dans un grand nombre de bâtiments, par exemple, campagne d'amélioration de l'isolation ther-

isolatie, veralgemeende plaatsing van optimisers, ...; hier eveneens moeten de gebouwen oordeelkundig gekozen worden in functie van bepaalde parameters;

— welbepaalde aktie in een gebouw waar zij verantwoord en rendable lijkt : bijvoorbeeld de installatie van een centrum voor controle en beheer aan de hand van informatika in een groot complex, of nog het gebruik van deze of gene « nieuwe » warmteproduktietechniek (gekombineerde warmte- en elektriciteitsproduktie, biomassa, warmtepomp); wat deze nieuwe technieken betreft, zijn er voor het « aanvullend programma R.E.V. — industriële selektiviteit », kredieten voorzien.

Deze drievoudige opdracht, in 1983 aangevat, is verder gegaan in de loop van het jaar 1984, in het kader van het aanvullende R.E.V.-programma en van het fysische programma van de Régie der Gebouwen.

Anderzijds moet de Régie der Gebouwen, voor de ganse openbare sektor, een opdracht vervullen die erin bestaat te informeren (brochures, nota's, verdeling van de graad-dagen) te adviseren (raadgevende ploegen) en te controleren (goede werking van de thermische installaties, eerbiediging van de maximale temperaturen).

Tenslotte, om de opdrachten die haar zijn toegewezen te kunnen vervullen en om permanent op de hoogte te blijven van de vooruitgang, voert de Régie studies uit van fundamentele aard betreffende bijvoorbeeld de prijzenevolutie van de brandstoffen, de nieuwe verwarmingstechnieken, de onderhouds- en exploitatiekontrakten.

3. Voornaamste objectieven voor 1985

Hierna volgt een opsomming van de voornaamste ontwerpen inzake de oprichting en de verwerving van gebouwen verdeeld over de drie gewesten (in miljoenen franken) (M) :

a) *Brussels Gewest*

— de verdere restauratie in instaatstelling van het aankochte gebouw B.B.L. voor het Rekenhof (70 M) alsmede de laatste afkorting van dit gebouw (150 M);

— voor Justitie de verdere restauratie en herinrichting van het Justitiepaleis (150 M), alsmede de oprichting van een bijgebouw voor de gevangenis van Vorst in de Berken-daalstraat (200 M), alsmede de herinrichting van vleugel B (50 M) van deze gevangenis;

— de uitrusting van het Legermuseum (zaal 40-45) met aangepaste centrale verwarming en elektriciteitsinstallaties (60 M);

— wat de Rijkswacht betreft, de oprichting van nieuwe gebouwen voor het Logistiek Centrum te Ukkel (100 M) en de verdere herinrichting van de kazerne de Witte de Haelen (80 M) en de kazerne Geruzet (70 M);

— heel belangrijke restauratiewerken aan de door de Régie der Gebouwen overgenomen monumentale gebouwen, zijnde de Sint-Michielskathedraal (150 M) en de Koninklijke Muntschouwburg (450 M);

mique, placement généralisé d'optimiseurs, ...; ici également, les bâtiments doivent être judicieusement choisis en fonction de paramètres spécifiques;

— action déterminée dans un bâtiment où elle s'avère justifiée et rentable : par exemple l'installation d'un centre de contrôle et de gestion informatisée dans un complexe important, ou encore l'utilisation de telle ou telle « nouvelle » technique de production de chaleur (production combinée de chaleur et d'électricité, biomasse, pompe à chaleur); en ce qui concerne ces nouvelles techniques, des crédits sont prévus au « programme complémentaire U.R.E. — sélectivité industrielle ».

Cette triple tâche, entamée en 1983 s'est poursuivie au cours de l'année 1984, dans le cadre du programme U.R.E. complémentaire et du programme physique de la Régie des Bâtiments.

D'autre part, la Régie des Bâtiments doit assumer, pour l'ensemble du secteur public, une mission d'information (brochures, notes, diffusion des degrés-jours, ...), de conseil (équipes de consultants) et de contrôle (bonne marche des installations thermiques, respect des températures maximales).

Enfin, pour être à même d'assurer les missions qui lui incombent, et rester constamment à la pointe du progrès, la Régie mène des études à caractère fondamental, concernant par exemple, l'évolution du prix des combustibles, les nouvelles techniques de chauffage, les contrats d'entretien et d'exploitation.

3. Objectifs principaux pour 1985

Ci-après suit une énumération des principaux projets en matière de construction et d'acquisition de bâtiments, répartis entre les trois régions (en million de francs) (M) :

a) *Région bruxelloise*

— poursuite de la restauration et de l'installation dans le bâtiment acquis de la B.B.L. pour la Cour des comptes (70 M) et dernier acompte sur ce bâtiment (150 M);

— pour la Justice, poursuite de la restauration et du réaménagement du Palais de Justice (150 M), construction d'une annexe pour la prison de Forest à la rue Berkendael (200 M) et réaménagement de l'aile B (50 M) de cette prison;

— équipement du Musée de l'Armée, salle 40-45, par installation du chauffage central et de l'électricité (60 M);

— en ce qui concerne la Gendarmerie, construction de nouveaux bâtiments pour le Centre logistique d'Uccle (100 M) et poursuite du réaménagement de la caserne de Witte de Haelen (80 M) et de la caserne Gruzet (70 M);

— réalisation de très importants travaux de restauration aux bâtiments monumentaux repris par la Régie des Bâtiments, à savoir la cathédrale Saint-Michel (150 M), le Théâtre Royal de la Monnaie (450 M);

— belangrijke aanpassings- en restauratiewerken aan de door de beide gemeenschappen uitgebate goederen, als daar zijn de musea, het K.I.K.P. en het Chinees Paviljoen te Laken (totaal 35 M);

— voor Financiën : aanpassingswerken aan de magazijnen gelegen Willebroekkaai (50 M);

— voor het Brusselse Gewest de oprichting van nieuwe lokalen (250 M);

— de inrichting van een keuken met restaurant (250 M) van het R.A.C., alsmede de verdere aanpassing en vernieuwing van het Residence Palace (140 M);

— wat de E.E.G. betreft, de verdere verwerving door het Bestuur der Gebouwen van de blokken Van Maerlant en Froissart-Comines (100 M) en de verdere uitbreiding van het gebouw van de Commissie van het Europees Parlement — blok Van Maerlant (200 M).

Tevens wordt te Ukkel de oprichting voorzien van klassen voor Spanjaarden en Portugezen (95 M).

b) Vlaams Gewest

— wat Justitie betreft, verdere aanpassings- en voltooiingswerken aan de gevangenissen van Antwerpen (30 M), Turnhout (84 M), Gent (40 M) en Brugge (419 M).

Tevens zullen nieuwe vredegerechten opgericht worden te Haacht, te Sint-Genesius-Rode en te Beringen;

— te Hasselt zal begonnen worden met de oprichting van een nieuw Provinciaal Gouvernements gebouw (245 M);

— een ganse reeks rijkswachtkazernes zullen worden opgericht, onder meer te Mol, Kontich, Gooik, Londerzeel, Sint-Kwintens-Lennik, Lommel, Zulte, De Pinte (administratief complex), Zwijnaarde, Roeselare (voltooiing) en Waregem (globaal bedrag 290 M).

Tevens zullen logementen worden gebouwd te Brasschaat, Zaventem, Leuven, Leopoldsburg en Tongeren voor een totale som van 150 M);

— voor Landbouw wordt verder gewerkt aan de restauratie van de Plantentuin te Meise (75 M), alsmede aan de voltooiing van het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek te Tervuren in samenwerking met de beide Nationale Opvoedingen — N + F (213 M);

— wat Financiën betreft wordt een bedrag van 160 M voorzien voor de oprichting van nieuwe Douanekantoren te Antwerpen (95 M), te Moelingen (35 M) en te Abele (30 M).

Te Dendermonde gaat de voltooiing verder van het Financien centrum (40 M);

— wat de R.A.C. betreft, wordt er verder gewerkt aan de voltooiing en of de oprichting van nieuwe complexen te Tienen, Hasselt en Roeselare (totaal bedrag 189 M).

c) Waals Gewest

— voor Justitie wordt er verder aandacht besteed aan de moderniserings- en de veiligheidswerken in de gevangenissen van Kasteelbrakel, Doornik, Bergen, Aarlen, Dinant en Namen (totaal bedrag 144 M).

— exécution de travaux d'adaptation et de restauration aux biens exploités par les deux Communautés, à savoir les musées, l'I.R.P.A., et le pavillon chinois à Laeken (total 35 M);

— pour les Finances, réalisation de travaux d'adaptation aux magasins situés quai de Willebroeck (50 M);

— pour la Région bruxelloise, construction de nouveaux locaux (250 M);

— aménagement d'une cuisine avec restaurant (250 M) du C.A.E., ainsi que poursuite de l'adaptation et du renouvellement du Résidence Palace (140 M);

— en ce qui concerne la C.E.E., poursuite de l'acquisition par l'Administration des Bâtiments des blocs Van Maerlant et Froissart-Comines (100 M) et de l'extension du bâtiment de la Commission du Parlement européen — bloc Van Maerlant (200 M).

En outre est prévue à Uccle la construction de salles de classe pour les Espagnols et les Portugais (95 M).

b) Région flamande

— en ce qui concerne la Justice, poursuite des travaux d'adaptation et d'achèvement aux prisons d'Anvers (30 M), Turnhout (84 M), Gand (40 M) et Bruges (419 M).

En outre seront construites de nouvelles justices de paix à Haacht, Rhode-Saint-Genèse et Beringen;

— à Hasselt sera entamée la construction d'un nouveau bâtiment du Gouvernement provincial (245 M);

— toute une série de casernes de gendarmerie seront érigées, e.a. à Mol, Kontich, Gooik, Londerzeel, Sint-Kwintens-Lennik, Lommel, Zulte, De Pinte (complexe administratif), Zwijnaarde, Roulers (achèvement) et Waregem (montant global 290 M).

En outre seront construits des logements à Brasschaat, Zaventem, Louvain, Bourg-Léopold et Tongres pour une somme totale de 150 M);

— pour l'Agriculture, poursuite de la restauration du Jardin botanique à Meise (75 M), et achèvement de l'Institut de Recherches scientifiques à Tervuren en collaboration avec les deux Educations Nationales — N + F (213 M);

— en ce qui concerne les Finances, un montant de 160 M est prévu pour la construction de nouveaux bureaux des Douanes à Anvers (95 M), Moulend (35 M) et Abele (30 M).

A Termonde, poursuite de l'achèvement du Centre des Finances (40 m);

— en ce qui concerne les C.A.E., on poursuit l'achèvement et/ou la construction de nouveaux complexes à Tirlemont, Hasselt et Roulers (montant total 189 M).

c) Région wallonne

— pour la Justice, on poursuit les travaux de modernisation et de sécurité dans les prisons de Braine-le-Château, Tournai, Mons, Arlon, Dinant et Namur (montant total 144 M).

Er wordt tevens nog 163 M uitgetrokken voor de verdere uitbouw van de gevangenis van Lantin;

— te Luik wordt de tweede fase opgetrokken van het provinciaal Gouvernementsgebouw (460 M) en te Aarlen wordt zulk gebouw voltooid (55 M);

— wat de rijkswacht betreft worden kazernes opgetrokken te Kasteelbrakel, Genepiën, Ter Hulpen, Le Roeulx, Quévy, Pecq, Borgworm, Saint-Ode, Gedinne, Somme-Leuze en te Doische (totaal 239 M) en worden belangrijke aanpassingswerken uitgevoerd te Luik-Saint-Léonard (80 M) en te Vottem (45 M);

— aan de verdere uitbouw van het Landbouwcentrum te Gembloers wordt een bedrag van 112 M besteed;

— wat Financiën betreft worden belangrijke financiecentra opgetrokken of voltooid, neerzijds te Charleroi (voltooiing 138 M) en anderzijds te Dinant (nieuwbouw 80 M);

— inzake de verwezenlijking van R.A.C. worden nieuwe complexen opgetrokken te Thuin, Virton en Bouillon (totaal 153 M), en wordt voor het centrum te Bergen een tweede fase voorzien van 166 M).

II. ALGEMENE BESPREKING

A. Algemeen

1. Financiering

Lopende uitgaven

Grote bezorgdheid kwam in de Commissie tot uiting over het steeds belangrijker aandeel van de begroting dat wordt ingepalmd door de lopende uitgaven. Dit spijs het feit dat de delgingslasten van de vroegere door het Wegenfonds en de intercommunalen aangelegene leningen steeds opnieuw naar de toekomst verschoven worden door het aangaan van nieuwe leningen.

Navolgende tabel geeft het verloop van de lopende uitgaven en de kapitaaluitgaven (niet-gesplitste kredieten + vastlegingskredieten) van de begroting Openbare Werken (in miljarden franken) :

Jaar — Année	Lopende uitgaven Dépenses courantes	Kapitaalsuitgaven Dépenses de capital	Verhouding LU/KU (in pct.) Rapport D.coulD.ca (en p.c.)
1975	13.7	24.5	56
1976	15.5	18.9	82
1977	16.2	20.0	68
1978	41.2 (1)	30.0	138
1979	46.2	35.5	130
1980	47.3	38.3	124
1981	49.3	33.9	145
1982	53.5	38.5	139
1983	56.4	35.0	161
1984	57.6	35.0	165
1985	67.9	37.6	165

(1) Tot 1977 werd de overdracht van ± 20 miljard frank aan het Wegenfonds niet ingeschreven als lopende uitgave op de begroting van Openbare Werken, maar was als fiscale ontvangst, afkomstig van een gedeelte van de opbrengsten van verkeersbelasting, accijnzen en B.T.W. Voor 1978 besliste de Regering geen fiscale ontvangsten meer aan te wenden tot dekking van de uitgaven.

Un montant de 163 M est prévu pour l'extension de la prison de Lantin;

— à Liège, la deuxième phase est entamée du bâtiment du Gouvernement provincial (460 M) et à Arlon, pareil bâtiment est achevé (55 M);

— en ce qui concerne la Gendarmerie, des casernes sont érigées à Braine-le-Château, Genappe, La Hulpe, Le Roeulx, Quévy, Pecq, Waremme, Saint-Ode, Gedinne, Somme-Leuze et Doische (total 239 M) et des travaux d'adaptation importants sont exécutés à Liège-Saint-Léonard (80 M) et à Vottem (45 M);

— un montant de 112 M est affecté à l'extension du centre agricole à Gembloux;

— en ce qui concerne les Finances, des centres de Finances importants sont érigés ou achevés d'une part à Charleroi (achèvement 138 M) et d'autre part à Dinant (nouvelle construction 80 M);

— en ce qui concerne la réalisation de C.A.E., de nouveaux complexes sont érigés à Thuin, Virton et Bouillon (total 153 M) et une deuxième phase d'un montant de 166 M est prévue pour le centre à Mons.

II. DISCUSSION GENERALE

A. Généralités

1. Financement

Dépenses courantes

De vives inquiétudes se sont exprimées en Commission au sujet de la part de plus en plus importante du budget qui est absorbée par les dépenses courantes, et ce en dépit du fait que les charges d'amortissement des emprunts contractés antérieurement par le Fonds des routes et les intercommunales sont régulièrement différées par la conclusion de nouveaux emprunts.

Le tableau ci-après montre l'évolution des dépenses courantes et des dépenses de capital (crédits non dissociés + crédits d'engagement) du budget des Travaux publics (en milliards de francs) :

(1) Jusqu'en 1977, le transfert de ± 20 milliards de francs au Fonds des routes n'était pas inscrit à titre de dépense courante au budget des Travaux publics, mais à titre de recette fiscale en provenance d'une partie du produit de la taxe de circulation, des accises et de la T.V.A. Pour 1978, le Gouvernement décida de ne plus affecter de recettes fiscales à la couverture des dépenses.

Ontleding van de lopende uitgaven

(In miljoenen franken)

Analyse des dépenses courantes

(En millions de francs)

	1984	1984 Aangepast 1984 Ajusté	1985	1985/1984 Aangepast — 1985/1984 Ajusté
1. Onderhoud elektriciteit. — <i>Entretien électricité</i>	228,4	228,4	234,3	1,03
2. Onderhoud waterwegen. — <i>Entretien des voies hydrauliques</i>	2 393,4	2 376,4	2 480,4	1,04
3. Onderhoud groenplan. — <i>Entretien plan vert</i>	71,5	71,5	72,1	1,01
4. Onderhoud gebouwen. — <i>Entretien bâtiments</i>	46,5	45,6	111,9	2,45
5. Financiële lasten. — <i>Charges financières</i>	38 960,3	43 192,4	48 598,6	1,14
6. Overdrachten aan openbare diensten. — <i>Transferts aux services publics</i>	8 204,1	8 618,6	8 395,1	0,91
7. Personeelsuitgaven. — <i>Dépenses de personnel</i>	6 295,7	6 411,2	6 482,1	1,01
8. Werkingskosten. — <i>Dépenses de fonctionnement</i>	1 438,1	1 435,3	1 490,3	1,04
Totaal lopende uitgaven. — <i>Totaux dépenses courantes</i>	57 637,1	62 379,4	67 864,8	1,09

Intrestlasten

De verhoging der intrestlasten voor de door het Wegenfonds en de intercommunalen voor de wegenbouw ontleende bedragen is de hoofdoorzaak voor voortdurende stijging van de lopende uitgaven. Zulks blijkt uit navolgend overzicht van de jaarlijkse intrestlasten van hoger bedoelde leningen (in miljoenen franken) :

1975 : 9 492;
 1976 : 11 765;
 1977 : 15 568;
 1978 : 19 941;
 1979 : 25 481;
 1980 : 27 560;
 1981 : 31 043;
 1982 : 31 882;
 1983 : 36 518;
 1984 : 38 486;
 1985 : 42 491.

Twee derden van de lopende uitgaven worden aangewend voor betalingen van intrestlasten. Er weze nog verwezen naar de leningen die door het Wegenfonds worden aangegaan voor een bedrag van 99 miljard frank. Hiervan zullen 77 miljard nodig zijn voor aflossing en delging van vroegere leningen. Dat betekent dat slechts 22 miljard beschikbaar blijft voor nieuwe investeringen.

Zelfs met een jaarlijks investeringsbedrag dat stagneert op nauwelijks 22 miljard frank — wat een reële vermindering der investeringen betekent — zullen de totale financieringslasten (aflossing en intresten) snel verhogen in de komende jaren en vanaf 1991 oplopen tot 160 miljard frank per jaar. Zulks moge blijken uit navolgende tabel. Deze geeft de te verwachten evolutie aan van de thans lopende leningen en van deze die zullen moeten worden aangegaan om het hoofd te bieden aan de uitgaven tijdens het komend decennium. De raming is gebaseerd op een rentevoet van 11 pct. en een inflatie van 5 pct. voor kostenberekening van personeel, werking en onderhoud.

Charges d'intérêts

L'accroissement des charges d'intérêts pour les sommes empruntées par le Fonds des routes et les intercommunales pour la construction de routes est la cause principale de l'augmentation permanente des dépenses courantes. C'est ce qu'indique l'aperçu ci-après des charges d'intérêts annuelles des emprunts susvisés (en millions de francs) :

1975 : 9 492;
 1976 : 11 765;
 1977 : 15 568;
 1978 : 19 941;
 1979 : 25 481;
 1980 : 27 560;
 1981 : 31 043;
 1982 : 31 882;
 1983 : 36 518;
 1984 : 38 486;
 1985 : 42 491.

Deux tiers des dépenses courantes sont affectés au paiement des charges d'intérêts. A signaler également les emprunts contractés par le Fonds des routes pour un montant de 99 milliards de francs. Sur cette somme, 77 milliards seront nécessaires pour l'amortissement et le remboursement d'emprunts antérieurs. Cela signifie qu'il ne reste que 22 milliards disponibles pour de nouveaux investissements.

Même avec un montant d'investissement annuel qui stagne à 22 milliards de francs à peine — ce qui représente une diminution réelle des investissements — la charge totale de financement (amortissement et intérêts) s'accroîtra rapidement dans les prochaines années pour atteindre 160 milliards de francs par an à partir de 1991. C'est ce qu'indique le tableau ci-après. Ce tableau montre l'évolution escomptée des emprunts actuels et de ceux qui devront être contractés pour faire face aux dépenses de la prochaine décennie. L'estimation est basée sur un taux d'intérêt de 11 p.c. et une inflation de 5 p.c. pour les frais de personnel, de fonctionnement et d'entretien.

Vooruitzichten begroting Wegenfond 1985-1995
(In duizendtallen franken)

Projection budget Fonds des Routes 1985-1995
(En milliers de francs)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Personeel. — <i>Personeel</i>	2 699 076	2 834 029	2 975 731	3 124 517	3 280 742	3 444 779	3 617 018	3 797 868	3 987 762	4 187 150	4 396 507
Werking. — <i>Fonctionnement</i>	338 400	355 320	373 086	391 740	411 327	431 893	453 488	476 162	499 970	524 969	551 217
Financiering. — <i>Financement</i> :											
— Kosten. — <i>Frais</i>	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
— Interesten. — <i>Intérêts</i>	46 485 180	50 213 630	53 102 893	55 834 341	58 280 832	59 226 715	61 418 540	63 514 713	65 996 543	68 619 060	71 265 880
— Aflossingen. — <i>Amortissements</i>	76 771 535	54 336 015	54 134 043	48 420 250	87 656 105	41 570 380	154 120 995	97 707 800	86 820 600	88 782 965	88 612 560
Totaal financiering. — <i>Total financement</i>	124 255 715	105 549 645	108 236 936	105 254 591	147 236 937	101 797 095	216 539 535	162 222 513	153 817 143	158 402 025	160 877 420
Investerings. — <i>Investissements</i>	23 040 000	22 796 000	22 700 000	22 600 000	22 375 000	22 317 000	22 297 000	22 292 000	22 290 000	22 290 000	22 290 000
Onderhoud. — <i>Entretien</i>	5 712 000	5 997 000	6 297 480	6 612 354	6 942 971	7 290 120	7 654 626	8 037 357	8 439 225	8 861 186	9 034 246
Varia. — <i>Divers</i>	354 578	372 306	390 922	410 468	430 991	452 541	475 168	498 926	523 873	550 066	577 570
Algemeen totaal. — <i>Total général</i>	156 400 769	137 904 300	140 974 155	138 393 670	180 377 968	135 733 428	251 036 835	197 324 826	189 557 973	194 815 396	197 726 960
Ontvangsten. — <i>Recettes</i>	1 033 680	1 087 433	1 102 516	1 138 986	1 176 907	1 216 343	1 257 364	1 300 040	1 344 446	1 390 660	1 438 763
Overdracht Openbare Werken/ <i>Transferts Trav. publ.</i>	55 291 554	59 420 852	62 773 596	65 970 434	68 905 956	70 365 705	73 097 476	75 760 986	78 838 927	82 087 771	85 122 337
Ontvangsten van leningen. — <i>Recettes d'emprunts</i>	100 000 000	78 000 000	77 000 000	72 000 000	110 000 000	65 000 000	177 000 000	120 000 000	110 000 000	112 000 000	111 000 000

Interestlasten

De totale bedragen van alle kredieten, nodig voor de betaling van de financiële lasten, zoals zij tijdens de jongste jaren evolueerden, worden gedetailleerder weergegeven in navolgende tabel.

(In miljoenen franken)

Charges d'intérêts

L'ensemble des crédits nécessaires au paiement des charges financières, telles qu'elles ont évolué ces dernières années, figure de manière plus détaillée au tableau ci-après.

(En millions de francs)

	1981	1982	1983	1984	1985
Art. 31.60. — Interestlasten Nationale Landmaatschappij. — <i>Charges d'intérêts Société nationale terrienne</i>	2,0	1,9	1,9	2,0	2,0
Art. 41.61. — Overdracht aan het Fonds voor de Huisvesting - Interesten. — <i>Transfert au Fonds du Logement - Intérêts</i>	1 197,1	951,2	596,8	562,8	248,9
Art. 41.62. — Overdracht aan het Fonds voor de Huisvesting - Interesten. — <i>Transfert au Fonds du Logement - Intérêts</i>	269,3	195,0	127,0	63,0	14,0
Art. 41.64. — Subsidie aan de Regie der Gebouwen. — <i>Subvention à la Régie des Bâtiments</i>	81,4	72,5	62,8	52,1	26,7
Art. 21.02. — Rente van de door de N.V. Zeekanaal aangelegene leningen. — <i>Intérêts des emprunts contractés par la S.A. du Canal</i>	639,5	695,1	773,8	919,6	988,6
Art. 31.01. — Rente van de door de intercommunales I.D.E.A. en S.P.I. aangelegene leningen. — <i>Intérêts des emprunts contractés par les intercommunales I.D.E.A. et S.P.I.</i>	607,7	54,3	62,0	58,0	37,0
Art. 43.01. — Interesten van de bij het Gemeentekrediet aangelegene leningen. — <i>Intérêts des emprunts contractés auprès du Crédit Communal</i>	1 520,0	2 037,3	956,1	1 819,0	1 693,0
Art. 41.01. — Wegenfondsen - Interesten. — <i>Fonds des Routes - Intérêts</i>	30 029,5	32 714,7	35 108,8	38 464,4	42 469,4
Art. 21.01. — Lasten van het verleden. — <i>Intérêts - Charges du passé</i>	—	—	1 453,7	1 251,5	3 119,0
Totalen. — Totaux	33 799,5	36 722,0	39 142,9	43 192,4	45 598,6

*Evolutie investering per sector
van het departement Openbare Werken*

(Uitgedrukt naar de op 1 januari 1984 geactualiseerde waarde)

(In miljoenen franken)

*Evolution des investissements dans les différents secteurs
du département des Travaux publics*

(Exprimée en valeur actualisée au 1^{er} janvier 1984)

(En millions de francs)

	Wegen Routes	Waterwegen Voies hydr.	Gebouwen Bâtiments	Diversen Divers	Totaal Total	Indexaanpassing Indexation
1956	14 401,6	2 079,3	2 271,9	—	18 752,8	3,8507
1957	6 207,0	3 270,7	2 230,0	—	11 707,7	3,7168
1958	9 776,7	5 721,1	2 100,1	—	17 597,9	3,6210
1959	8 760,1	8 941,1	2 316,7	—	20 017,9	3,6199
1960	9 135,6	8 243,4	3 639,9	—	21 018,9	3,5686
1961	10 835,4	15 076,9	1 924,7	—	27 837,0	3,5643
1962	13 908,2	14 208,2	4 041,8	—	32 158,2	3,5300
1963	23 505,2	10 918,1	3 616,2	—	38 039,4	3,4771

	Wegen Routes	Waterwegen Voies hydr.	Gebouwen Bâtiments	Diversen Divers	Totaal Total	Indexaanpassing Indexation
1964	27 157,4	13 395,4	2 932,3	—	43 485,1	3,3322
1965	27 307,1	17 540,8	3 148,3	—	47 996,2	3,2126
1966	38 681,6	14 393,9	5 147,3	—	58 222,8	3,0822
1967	43 716,8	21 049,9	5 808,9	—	70 575,6	2,9943
1968	56 934,8	17 424,9	7 438,9	—	81 798,6	2,8945
1969	58 169,0	23 577,4	5 577,5	—	87 323,9	2,8169
1970	65 578,1	19 951,5	6 209,5	—	91 739,1	2,6998
1971	61 547,7	29 998,3	7 143,2	6 920,9	105 610,1	2,6156
1972	71 351,8	39 163,5	10 802,2	7 465,8	128 783,3	2,4787
1973	63 564,0	30 749,8	8 641,7	13 671,7	116 627,2	2,3196
1974	42 948,8	17 279,0	6 714,3	9 895,8	76 837,9	2,1568
1975	52 135,1	18 660,4	6 306,6	6 155,5	83 257,6	1,8653
1976	49 988,1	17 679,3	8 636,0	1 145,5	77 448,9	1,6831
1977	43 730,3	25 494,7	11 123,7	1 111,1	97 087,8	1,5628
1978	45 267,6	34 851,3	11 799,3	1 112,5	93 030,7	1,4775
1979	37 036,3	33 411,7	10 029,4	850,6	81 328,0	1,4212
1980	34 575,9	30 248,5	9 456,5	1 063,0	75 343,9	1,3412
1981	31 104,3	29 877,6	11 734,6	1 717,6	74 434,1	1,2537
1982	25 999,3	30 182,5	7 534,4	988,5	64 704,7	1,1581
1983	23 316,8	27 097,6	7 426,8	605,9	58 447,0	1,0686
1984	21 503,8	25 523,8	8 850,0	835,2	56 712,8	1,000
1985 (1)	21 914,4	25 428,9	9 550,0	1 233,0	58 126,3	—

(1) Programma. Het indexcijfer van de maand januari 1985 is nog niet bekend.

(1) Programme. L'index du mois de janvier 1985 n'est pas encore connu.

Verloop der Investeringsprogramma's

(In miljoenen franken)

Evolution des programmes d'investissement

(En millions de francs)

	1981	1982	1983	1984	1985
A. Budgettaire sector. — Secteur budgétaire					
Waterwegen. — Voies hydrauliques	20 747,8	22 502,1	22 370,0	22 064,0	22 311,5
Gebouwen. — Bâtiments	290,9	260,8	500,0	377,0	500,0
Financiële bijdragen en beheer. — Intervention financière et gestion	19,0	58,9	30,0	45,0	50,0
B.E.E. — A.E.E.	110,2	360,9	350,0	351,0	590,0
Varia. — Divers	278,6	373,8	180,0	344,0	500,0
Subtotalen A. — Sous-totaux A	21 466,5	23 556,5	23 430,0	23 181,0	23 951,5
Wegenfonds. — Fonds des Routes	16 025,0	21 570,0	21 820,0	21 763,8	21 914,4
Regie der Gebouwen. — Régie des Bâtiments	9 100,0	6 245,0	6 450,0	8 300,0	9 050,0
Totalen A. — Totaux A	46 571,5	51 371,5	51 700,0	53 244,8	54 915,9

	1981	1982	1983	1984	1985
B. Sector buiten begroting. — Secteur débudgétisé					
Financiering Gemeentekrediet. — <i>Financement Crédit Communal</i>	100,0	60,0	7,0	140,0	93,0
Intercommunale E3. — <i>Intercommunale E3</i>	900,0	880,0	—	—	—
Intercommunale E5. — <i>Intercommunale E5</i>	1 650,0	—	—	—	—
Intercommunale E39. — <i>Intercommunale E39</i>	300,0	—	—	—	—
Intercommunale E9-E40. — <i>Intercommunale E9-E40</i>	3 600,0	—	—	—	—
Intercommunale Brussel. — <i>Intercommunale Bruxelles</i>	900,0	—	—	—	—
Intercommunale Charleroi. — <i>Intercommunale Charleroi</i>	1 400,0	—	—	—	—
Intercommunale West-Vlaanderen. — <i>Intercommunale Flandre occidentale</i>	1 450,0	—	—	—	—
Dienst voor de Scheepvaart. — <i>Office de la Navigation</i>	300,0	1 100,0	600,0	1 000,0	800,0
« Office de la Navigation ». — « <i>Dienst voor de Scheepvaart</i> »	1 350,0	1 425,0	1 293,0	1 150,0	1 200,0
Kanaal Brussel-Rupel. — <i>Canal Bruxelles-Rupel</i>	850,0	1 035,0	1 095,0	1 178,0	1 117,4
Totalen B. — <i>Totaux B</i>	12 800,0	4 560,0	2 995,0	3 468,0	3 210,4
Algemene totalen. — <i>Totaux généraux</i>	59 471,5	55 871,5	54 695,0	56 712,8	58 126,3

Ritme der vastleggingen

De investeringskredieten 1984 zijn voor 100 pct. kunnen vastgelegd worden. Volgens de bouwmiddelen was echter slechts 70 pct. vastgelegd. Zal de Minister het nodige doen voor een beter en versneld ritme van vastleggingen in 1985? Tenslotte betekenen vluggere vastleggingen ook minder werkloosheid. Het kan toch niet waar zijn dat men de vastleggingen vertraagt om de Regering qua uitgaven minder onder druk te zetten?

Uit het antwoord van de Minister blijkt dat de vastleggingen van de investeringskredieten van het jaar 1984 werden genomen volgens het hierna vermelde ritme :

Januari : 7,3 pct.
 Februari : 18,8 pct.
 Maart : 24,7 pct.
 April : 31,4 pct.
 Mei : 38,7 pct.
 Juni : 41,7 pct.
 Juli : 50,1 pct.
 Augustus : 55,0 pct.
 September : 61,6 pct.
 Oktober : 70,5 pct.
 November : 79,6 pct.
 December : 100,0 pct.

De vastleggingen worden zeker niet vertraagd om de Regering inzake uitgaven minder onder druk te zetten. Het departement streeft steeds naar een zo doeltreffend mogelijke spreiding van de aan te gane verbintenissen.

De vastleggingen die de laatste maanden van het jaar worden genomen hebben meestal betrekking op werken waarvan de uitvoering slechts in de lente van het volgende jaar kan worden aangevat.

Rythme des engagements

Les crédits d'investissement 1984 ont pu être engagés à 100 p.c.. Or, d'après les milieux de la construction, 70 p.c. seulement étaient engagés. Le Ministre fera-t-il le nécessaire pour améliorer et accélérer le rythme des engagements en 1985? Finalement, des engagements plus rapides signifient moins de chômage. Il ne peut tout de même pas être vrai que l'on ralentisse les engagements afin d'alléger les dépenses pour le Gouvernement?

Il ressort de la réponse du Ministre que les engagements des crédits d'investissement de l'année 1984 ont été pris suivant le rythme repris ci-après :

Janvier : 7,3 p.c.
 Février : 18,8 p.c.
 Mars : 24,7 p.c.
 Avril : 31,4 p.c.
 Mai : 38,7 p.c.
 Juin : 41,7 p.c.
 Juillet : 50,1 p.c.
 Août : 55,0 p.c.
 Septembre : 61,6 p.c.
 Octobre : 70,5 p.c.
 Novembre : 79,6 p.c.
 Décembre : 100,0 p.c.

Les engagements n'ont certainement pas été retardés dans le but d'alléger la tâche du Gouvernement en matière de dépenses. Le département s'efforce toujours de réaliser l'étalement le plus efficace possible des engagements à contracter.

Les engagements qui sont pris les derniers mois de l'année se rapportent pour la plupart aux travaux dont l'exécution ne peut être entamée qu'au printemps de l'année suivante.

De Minister heeft er zijnerzijds op gewezen dat de Regering zich inspanst om de schuldenlast te verminderen. Daartoe werden de investeringskredieten de jongste drie jaar niet verhoogd. Door een heroriëntering van de investeringskredieten wordt gepoogd de schuldenlast vrij spoedig dragelijker te maken.

De groeiende schuldenlast van het Wegenfonds is geen verschijnsel eigen aan dit Fonds maar vloeit voort uit een beleid van openbare financiën waarvan het hoge beheer wordt waargenomen door het Ministerie van Financiën zelf. Dit beleid heeft een aanvang genomen bij het invoeren van de eenheidsbegroting in 1975.

Men mag volgens de Minister nochtans niet vergeten dat het systeem dat op dit ogenblik van toepassing is, toelaat de openbare investeringen te handhaven op een werkelijk gunstig peil voor de tewerkstelling en ook het land uit te rusten met een infrastructuur die toch mag beschouwd worden als een onderpand voor de toekomst van de natie.

Er mag niet uit het oog verloren worden dat het bedrag van de schuldenlast van het Wegenfonds aanzienlijk kan schommelen volgens het aantal en de belangrijkheid van de leningen waarvan de eindvervaldag in de loop van een zelfde begrotingsjaar valt.

Zo komt het dat het vooruitzicht van de terugbetalingen van de thans lopende leningen (aflossingen) voor de jaren 1986 en 1987 respectievelijk slechts 49,8 miljard en 44,7 miljard zal belopen, dit is een vermindering van 27,2 miljard en 32,3 miljard ten overstaan van 77 miljard (Wegenfonds en afgeschafte intercommunale verenigingen) ingeschreven in 1985.

Tot besluit kan men stellen dat de schuldenlast van het Wegenfonds zal blijven bestaan zolang men verplicht zal zijn, om de economische rendabiliteit van de aangevatte werken te verhaasten en om een zo hoog mogelijk peil van tewerkstelling te behouden, investeringsprogramma's op te stellen die vergelijkbaar zijn met dit van 1985.

Buitengewone onderhoudswerken

Op welke werken hebben de artikelen 73.20 en 73.21 betrekking en hoe zijn die verdeeld per Gewest ?

De in de artikelen 73.20 en 73.21 van de begroting van het Departement bepaalde werken betreffen, voor het eerste artikel, een aanvullend programma van werken en, voor het tweede artikel, de buitengewone onderhoudswerken.

Het aanvullend programma van werken betreft een door de Regering van 1978 genomen beslissing om aan ieder van de grote besturen van het Departement van Openbare Werken een krediet toe te kennen voor werken die zeer veel werkkrachten vergen.

Het is evenwel de bedoeling van de Minister dit artikel in de toekomst niet meer te gebruiken; de bescheidenheid van de ingeschreven kredieten zal in feite slechts de vastlegging van de verrekeningen en herzieningen op de momenteel aan de gang zijnde werken toelaten.

Wat betreft artikel 73.21, denkt de Minister daarentegen dat de kredieten in de komende jaren aanzienlijk zullen toe-

Le Ministre a souligné de son côté que le Gouvernement s'efforçait de réduire la charge des intérêts. A cet effet, les crédits d'investissement n'ont pas été majorés ces trois dernières années. On tente de rendre la charge de la dette assez rapidement plus supportable en réorientant les crédits d'investissement.

L'endettement croissant du Fonds des routes n'est pas un phénomène propre à celui-ci et procède d'une politique des finances publiques dont la haute gestion relève du Ministère des Finances proprement dit. Cette politique a pris naissance lors de l'instauration du budget unique en 1975.

Il convient cependant, selon le Ministre, de ne pas oublier que c'est le système actuellement en vigueur qui permet de maintenir des investissements publics à un niveau réellement bénéfique pour l'emploi ainsi que pour l'équipement du pays en infrastructure, lequel équipement peut tout de même être considéré comme un gage pour l'avenir de la nation.

Il ne peut être perdu de vue que le montant de l'endettement du Fonds des routes peut fluctuer considérablement suivant le nombre et l'importance des emprunts dont l'échéance finale tombe au cours d'une même année budgétaire.

C'est ainsi que la prévision des remboursements d'emprunts (amortissements) pour les années 1986 et 1987 ne s'élèvera respectivement qu'à 49,8 milliards et 44,7 milliards, soit une diminution de 27,2 milliards et 32,3 milliards par rapport aux 77 milliards (Fonds des routes plus ex-intercommunales) prévus en 1985.

En conclusion, l'endettement du Fonds des routes perdurera tant qu'on sera obligé, pour activer la rentabilité économique des travaux entamés et pour maintenir un niveau d'emploi aussi élevé que possible, d'élaborer des programmes d'investissement comparables à celui de 1985.

Travaux d'entretien extraordinaires

Quels sont les travaux prévus aux articles 73.20 et 73.21 et quelle en est la répartition par Région ?

Les travaux prévus aux articles 73.20 et 73.21 du budget du Département concernent pour le premier article un programme supplémentaire de travaux et pour le second les travaux d'entretien extraordinaire.

En ce qui concerne le programme supplémentaire de travaux, il s'agit d'une décision prise par le Gouvernement de 1978 d'affecter pour chacune des grandes administrations du département des Travaux publics un crédit pour des travaux à haute intensité de main-d'œuvre.

Il entre, cependant, dans les intentions du Ministre de ne plus utiliser à l'avenir cet article; la modicité des crédits inscrits ne permettra en fait que l'engagement des décomptes et révisions sur les chantiers actuellement en cours.

Par contre, en ce qui concerne l'article 73.21, le Ministre pense que les crédits sont appelés à croître fortement dans les

nemen, rekening houdend met de noodzakelijke verandering van sommige voorzieningen.

Er zij evenwel opgemerkt dat het niet realistisch lijkt te voorzien in een gedetailleerd fysisch programma, aangezien die kredieten hoofdzakelijk bestemd zijn voor de uitvoering van buitengewone onderhoudswerken, waarvoor geen programma kan worden opgemaakt en die vaak onverwacht zijn, en die inzonderheid het gevolg zijn van beschadigingen of van natuurrampen.

Wat de verdeling per Gewest betreft, is bepaald 100 miljoen voor Vlaanderen en 100 miljoen voor Wallonië te bestemmen op de in artikel 73.20 ingeschreven kredieten, terwijl voor artikel 73.21, 550 miljoen in het Vlaamse Gewest en 300 miljoen in het Waalse Gewest zouden moeten worden uitgevoerd.

Waarom is op de artikelen 14.07 en 14.08 geen krediet uitgetrokken ?

Zoals vermeld in het verantwoordingsprogramma wordt sinds 1982 geen enkel krediet meer ingeschreven onder de artikelen 14.07 en 14.08.

De dossiers betreffende de buitengewone onderhoudswerken van de waterwegen worden aangerekend op artikel 73.21 (ex-14.07), terwijl de buitengewone onderhoudswerken van het B.E.E. worden aangerekend op artikel 73.19 (ex-14.08) van Titel II, deel I, sectie 31, die sinds 1982 integrerend deel uitmaken van het investeringsprogramma.

De Regering was van oordeel dat die artikelen onder Titel II dienen te worden gerangschikt omdat buitengewone onderhoudswerken eigenlijk investeringen zijn en de aanrekening van dergelijke werken op kredieten voor lopende verrichtingen niet strookte met de budgettaire orthodoxie.

Daarnaast zij opgemerkt dat de kredieten voor die buitengewone onderhoudswerken sinds 1982 aanzienlijk werden verhoogd.

2. Kosten-batenanalyse

Onder het beleid van de vorige Minister van Openbare Werken werd een kosten-batenanalyse opgesteld voor de bouw van wegen en waterwegen. De huidige Minister heeft blijkbaar aan zijn diensten opdracht gegeven om de studie te herzien en te aktualiseren.

Wat zijn de resultaten van de aktualisering ? Na meer dan drie jaar wordt zulk een aktualisering nogal aktueel, oordeelt een commissaris.

Volgens de Minister zijn de werkzaamheden tot heraktualisering, natuurlijk nog steeds aan de gang. Zij zullen trouwens verder worden gezet zolang het programma niet volledig is.

Ieder fysisch programma dat tot op heden opgesteld werd heeft rekening gehouden met de gereaktualiseerde kosten-batenstudie en dit dag na dag door rekening te houden met elementen zoals de economische weerslag, de harmonisatie van de nationale en gewestelijke politiek, de bescherming

années qui viennent, compte tenu des nécessités de remplacement de certains équipements.

Il y a lieu de noter cependant qu'il ne paraît pas réaliste de prévoir un programme physique détaillé puisque ces crédits servent principalement à la réalisation de travaux d'entretien extraordinaire non programmables et souvent inattendus, notamment à la suite d'avaries ou de catastrophes naturelles.

Pour ce qui concerne la répartition par Région, il est prévu d'affecter 100 millions pour la Flandre et 100 millions pour la Wallonie sur les crédits prévus à l'article 73.20, tandis que pour l'article 73.21, 550 millions seraient à exécuter en Région flamande et 300 millions seraient à exécuter en Région wallonne.

Pourquoi aucun crédit n'est-il inscrit aux articles 14.07 et 14.08 ?

Comme indiqué dans le programme justificatif, plus aucun crédit n'est inscrit sous les articles 14.07 et 14.08 depuis 1982.

Les dossiers relatifs aux travaux d'entretien extraordinaires des voies hydrauliques sont imputés sur l'article 73.21 (ex-14.07), tandis que les travaux d'entretien extraordinaires relatifs à l'A.E.E. sont imputés sur l'article 73.19 (ex-14.08) du Titre II, partie I, section 31, qui font depuis 1982 partie intégrante du programme d'investissements.

Le Gouvernement a considéré qu'il s'imposait de transférer ces articles au Titre II, car des travaux d'entretien extraordinaires constituent en fait des investissements et l'imputation de travaux de l'espèce sur des crédits d'opérations courantes ne répondait pas à l'orthodoxie budgétaire.

Il faut remarquer, par ailleurs, que les crédits pour ces travaux d'entretien extraordinaires ont été fortement majorés depuis 1982.

2. Analyse coût-bénéfice

Sous la tutelle du Ministre précédent des Travaux publics, on a établi une analyse coût-bénéfice pour la construction de routes et de voies hydrauliques. Le Ministre actuel a donné à ses services la mission de revoir cette étude et de l'actualiser.

Quels sont les résultats de cette actualisation ? Après plus de trois ans, cette actualisation devient assez actuelle, estime un commissaire.

Selon le Ministre, le travail d'actualisation est évidemment toujours en cours. Il se poursuivra d'ailleurs tant que le programme ne sera pas achevé.

Chaque programme physique établi jusqu'à présent a tenu compte de l'étude coût-bénéfice réactualisée jour après jour en tenant compte des éléments tels que les retombées économiques, l'harmonisation des politiques nationale et régionale, la protection de l'environnement, les impératifs sociaux

van het leefmilieu, sociale imperatieven zoals de strijd tegen de overstromingen, het in stand houden van ons patrimonium, de technische noodwendigheden, enz.

Al deze elementen zijn natuurlijk in bestendige evolutie en er wordt hier jaar na jaar rekening mede gehouden.

In feite moeten we er ons rekenschap van geven dat de aktualisering een dagelijkse verplichting is.

De administratie beleeft dit alle dagen en het budget dat wordt voorgelegd is hiervan de vertaling.

3. Regionalisering

Lasten van het verleden

Ondervraagd over de aangegane verbintenissen voor het voeren van het regionaal huisvestingsbeleid in de periode 1975-1980 verwijst de Minister naar het *Belgisch Staatsblad* van 16 maart 1984 waarin de wet van 5 maart 1984 werd bekendgemaakt betreffende de saldi en de lasten van het verleden van de Gemeenschappen en de Gewesten.

Deze wet stelt een financieringsmechanisme vast voor bijstand door de centrale overheid aan de Gemeenschappen en aan de Gewesten om hen toe te laten de lasten « van het verleden » inzake « huisvesting » te dragen die in feite betrekking hebben op de periode van 1975 af (aanvang van de gewestvorming) tot 1979.

Het koninklijk besluit van 31 maart 1984 (*Belgisch Staatsblad* van 7 april 1984) genomen ter uitvoering van voornoemde wet maakt bedoeld bijstandsmechanisme uitvoerbaar. Het bevat concreet de in deze aangelegenheid te verrichten inschrijvingen van de hierna vermelde kredieten in de begroting van Openbare Werken (nationaal) voor de jaren 1983, 1984 en 1985 :

Lasten en saldi van het verleden in te schrijven in de begroting van het Ministerie van Openbare Werken

(In miljoenen franken)

tels que la lutte contre les inondations, la sauvegarde de notre patrimoine, les nécessités techniques, etc.

Tous ces éléments sont évidemment en évolution constante, et il en est tenu compte d'année en année.

En fait, nous devons nous rendre compte que l'actualisation est une obligation journalière.

L'administration la vit donc tous les jours et le budget qui vous est soumis aujourd'hui en est la traduction.

3. Régionalisation

Charges du passé

Interrogé sur les engagements pris pour mener la politique régionale du logement pendant la période 1975-1980, le Ministre se réfère au *Moniteur belge* du 16 mars 1984, dans lequel a été publiée la loi du 5 mars 1984 relative aux soldes et aux charges du passé des Communautés et des Régions.

Cette loi arrête un mécanisme d'assistance financière du pouvoir central aux Communautés et aux Régions pour permettre à celles-ci de supporter les charges dites « du passé » en matière de « logement », lesquelles se rapportent en fait à la période allant de 1975 (début de la régionalisation) à 1979.

L'arrêté royal du 31 mars 1984 (*Moniteur belge* du 7 avril 1984) pris en exécution de la loi précitée rend opérationnel le mécanisme d'assistance précité. Il contient concrètement les inscriptions à opérer en la matière au budget des Travaux publics (national), des crédits repris ci-après pour les années 1983, 1984 et 1985 :

Charges et soldes du passé à inscrire au budget du Ministère des Travaux publics

(En millions de francs)

	1983	1984	1985
Interessen. — Intérêts :			
Vlaams Gewest. — <i>Région flamande</i>	763,8	657,6	1 638,8
Waals Gewest. — <i>Région wallonne</i>	572,0	492,5	1 227,3
Brussels Gewest. — <i>Région bruxelloise</i>	117,9	101,4	252,9
Totaal. — <i>Total</i>	1 453,7	1 251,5	3 119,0
Aflossingen. — Amortissements :			
Vlaams Gewest. — <i>Région flamande</i>	2 847,1	2 101,1	9 630,1
Waals Gewest. — <i>Région wallonne</i>	2 132,4	1 573,6	7 212,5
Brussels Gewest. — <i>Région bruxelloise</i>	439,5	324,3	1 486,5
Totaal. — <i>Total</i>	5 419,0	3 999,0	18 329,1

Deze bijstand zal, op basis van dit besluit worden voortgezet tot in 1990 volgens de op onderstaande tabel aangegevide wijze.

(In duizendtallen franken)

Sur base dudit arrêté, cette assistance se poursuivra jusqu'en 1990, de la manière figurant au tableau ci-dessous.

(In miljoenen franken)

	1986	1987	1988	1989	1990
Interesten. — Intérêts :					
Vlaams Gewest. — <i>Région flamande</i>	1 341,5	791,8	273,6	771,0	— 61,6
Waals Gewest. — <i>Région wallonne</i>	1 004,7	593,1	204,9	577,4	46,2
Brussels Gewest. — <i>Région bruxelloise</i>	214,4	122,2	42,2	119,1	— 9,5
Totaal. — <i>Total</i>	2 560,6	1 507,1	520,7	1 467,5	— 24,9
Aflossingen. — Amortissements :					
Vlaams Gewest. — <i>Région flamande</i>	8 197,8	6 842,3	2 095,8	5 611,3	9,5
Waals Gewest. — <i>Région wallonne</i>	6 139,8	5 124,5	1 569,7	4 202,6	7,1
Brussels Gewest. — <i>Région bruxelloise</i>	1 265,4	1 056,2	325,5	866,1	1,4
Totaal. — <i>Total</i>	15 603,0	13 023,0	3 991,0	10 680,0	18,0

Voor de periode van 1983 tot 1990 zal de financiële inspanning die de centrale overheid levert ten voordele van de gewesten en de gemeenschappen in het totaal 11 926,3 miljoen bedragen voor de interesten en 71 062,1 miljoen voor de aflossingen.

Ruimtelijke ordening

Ingevolge het van kracht worden van sommige gewestplannen zijn grote schadevergoedingen gevorderd voor gronden die het statuut van woningbouwgrond hebben verloren.

De schade-eisen m.b.t. gewestplannen die vóór de regionalisering tot stand kwamen zijn toch ten laste van de nationale begroting.

Wat is het standpunt van de Minister van Openbare Werken omtrent de toepassing van artikel 37 van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordeningen van de stedenbouw ?

Het probleem van het ten laste nemen van de schulden uit het verleden is definitief geregeld sinds het van kracht worden van de wet van 5 maart 1984 met betrekking tot het saldo en de lasten uit het verleden van de Gemeenschappen en de Gewesten en in verband met de nationale economische sectoren.

Overeenkomstig artikel 1 van deze wet zijn de Waalse en Vlaamse Gewesten er alleen aan gehouden, en ieder voor hetgeen hen aangaat, de lasten op zich te nemen die voortkomen uit beslissingen of verbintenissen genomen of aangegaan ingevolge de deliberaties van de Ministeriële Comités voor de Waalse of Vlaamse regionale zaken.

Het is duidelijk dat ingevolge deze wettelijke schikking, het Waalse en het Vlaamse Gewest in feite in de plaats van

Au total, pour la période 1983 à 1990, l'effort financier que consentira le pouvoir central en faveur des régions et communautés s'élèvera dès lors à 11 926,3 millions en intérêts et à 71 062,1 millions en amortissements.

Aménagement du territoire

Par suite de l'entrée en vigueur de certains plans de secteur, des indemnités importantes ont été réclamées pour des terrains qui ont perdu le statut de terrains destinés à la construction de logements.

Les demandes d'indemnisation relatives aux plans de secteur approuvés avant la régionalisation restent tout de même à charge du budget national.

Quelle est la position du Ministre des Travaux publics en ce qui concerne l'application de l'article 37 de la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme ?

La question de la prise en charge des dettes du passé est définitivement réglée depuis l'entrée en vigueur de la loi du 5 mars 1984 relative aux soldes et aux charges du passé des Communautés et des Régions et aux secteurs économiques nationaux.

Conformément à l'article 1^{er} de cette loi, la Région wallonne et la Région flamande sont seules tenues, chacune pour ce qui les concerne, des charges qui découlent de décisions ou d'engagements pris à la suite des délibérations des Comités ministériels pour les affaires régionales wallonnes et flamandes.

Il est clair que par l'effort de cette disposition légale, la Région wallonne et la Région flamande ont été substituées

de Staat gesteld zijn om ten overstaan van gelijk welke debiteur de lasten te dragen van de beslissingen en engagementen genomen ingevolge de deliberaties van de betrokken Ministeriële Comités.

Anderzijds dient onderlijnd dat de beslissingen en engagementen bedoeld onder artikel 1 van de wet van 5 maart 1984 niet beperkt zijn tot deze die rechtstreeks voortspruiten uit de deliberaties van de gewestelijke Ministeriële Comités.

Het woord « ingevolge » dat voorkomt in de tekst van artikel 1 van de wet van 5 maart 1984 toont aan dat de beslissingen en engagementen waarvan sprake niet alleen deze zijn die rechtstreeks voortkomen uit de deliberatie van een gewestelijk Ministerieel Comité.

De beslissingen en engagementen kunnen eveneens hier- van een onrechtstreeks gevolg zijn, meer speciaal in de veronderstelling dat zij genomen werden door een overheid of een ambtenaar bekleed met een delegatiemandaat door de Gewestelijk Ministeriële Comités of één der leden hiervan.

De Gewesten moeten de gevolgen dragen van hun beslissingen of van die van de ambtenaren die door hen gedelegeerd zijn.

Inzake de gewestplannen behoort het dus tot de Gewesten de noodzakelijke schikkingen te treffen om de terugvorderingen toe te passen die voorzien zijn door de wet van 29 maart 1962 inzake de ruimtelijke ordening en stedenbouw.

Overheveling van personeel

Op 1 maart 1985 zou een zoveelste fase in de overheveling van het personeel van Openbare Werken naar Gewesten en Gemeenschappen en omgekeerd definitief worden.

Hoeveel personeelsleden hebben uiteindelijk het departement verlaten, hoeveel komen er terug? Dit is de vraag die bij velen leeft.

Bij het Wegenfonds en de vroegere intercommunale E3 zouden vele personeelsleden naar de gewesten en de gemeenschappen willen overstappen, maar zij kunnen niet. Kan hiervoor niets gedaan worden?

Dit zou ook de spanningen in het departement tussen statutair personeel, het personeel van het Wegenfonds en dit van de vroegere intercommunale E3 kunnen verminderen, vermits deze laatste categorieën nu plaatsen blokkeren en bevorderingsmogelijkheden ontnemen aan de statutairen die alle regels gevolg hebben (anciënniteit, examens), hetgeen niet het geval is met anderen.

Hoe denkt de Minister dit op te vangen?

Het aantal personeelsleden overgeplaatst naar de Gemeenschappen en Gewesten bedraagt voor :

1° het Brusselse Gewest : 57;

2° het Vlaamse Gewest : 414;

3° het Waalse Gewest : 332.

l'Etat, pour assurer vis-à-vis de quelque débiteur que ce soit les charges de décisions ou d'engagements pris à la suite des délibérations des Comités ministériels concernés.

D'autre part, il faut souligner que les décisions et engagements visés à l'article 1^{er} de la loi du 5 mars 1984 ne sont pas limités à ceux qui résultent directement des délibérations des Comités ministériels régionaux.

Les mots à « la suite » utilisés dans le texte de l'article 1^{er} de la loi du 5 mars 1984 démontrent que les décisions et engagements dont il est question ne sont pas seulement ceux qui découlent directement d'une délibération d'un Comité ministériel régional.

Ces décisions et engagements peuvent également en être une suite indirecte, spécialement dans l'hypothèse où ils ont été pris par une autorité ou un fonctionnaire bénéficiant d'une délégation de pouvoir accordée par les Comités ministériels régionaux ou un de leurs membres.

Les Régions doivent supporter les conséquences de leurs décisions et de celles des fonctionnaires délégués par elles.

En matière de plans de secteur, il appartient donc bien aux Régions de prendre les dispositions nécessaires pour appliquer le cas de rachat prévu par la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

Transfert de personnel

Au 1^{er} mars 1985, une énième phase du transfert du personnel des Travaux publics vers les Régions et Communautés et inversement devait devenir définitive.

Quel est, en fin de compte, le nombre d'agents qui ont quitté le département et combien y en a-t-il qui y reviennent? C'est une question que se posent beaucoup de personnes.

Au Fonds des routes et à l'ancienne intercommunale E3, beaucoup d'agents voudraient passer aux Régions et aux Communautés, mais ils n'en ont pas la possibilité. Ne peut-on rien entreprendre à cet effet?

Cela pourrait réduire les tensions au département entre agents statutaires, agents du Fonds des routes et agents de l'E3, puisque ces dernières catégories bloquent actuellement des postes et enlèvent des possibilités de promotion aux agents statutaires qui se sont conformés à toutes les règles (ancienneté, examens), ce qui n'est pas le cas des autres.

Comment le Ministre entend-il résoudre ce problème?

Le nombre d'agents transférés vers les Communautés et les Régions s'élève à :

1° pour la Région bruxelloise : 57;

2° pour la Région flamande : 414;

3° pour la Région wallonne : 332.

De fase die op 1 maart 1985 ingaat, behelst een permutatie van de personeelsleden van de traditionele ministeries met de Gemeenschappen en de Gewesten. De uitwerking van deze procedure berust bij de diensten van de Eerste Minister. Vermits ter zake nog geen lijsten werden overgemaakt, is het momenteel niet mogelijk het aantal personeelsleden te bepalen dat het departement zal reintegreren.

Wat het Wegenfonds betreft, vestigt de Minister er de aandacht op dat de wegensector niet tot de regionale materies behoort. In die optiek werd bij koninklijk besluit nr. 106 van 23 november 1982 tot wijziging van de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds alleen de mogelijkheid voorzien om voormelde personeelsleden op aanvraag van de Gemeenschappen en de Gewesten te hunner beschikking te stellen.

Dit aantal bedraagt nu :

1° naar het Brusselse Gewest : 9;

2° naar het Vlaamse Gewest : 60;

3° naar het Waalse Gewest : 18.

Nochtans zal de Minister, bij gebrek aan wervingsmogelijkheid bij het Wegenfonds, genoot zijn de personeelsleden van het Wegenfonds terug te roepen ten einde de werking van voormelde instelling te blijven verzekeren.

Tot slot bevestigt de Minister dat de personeelsformatie van het departement en het Wegenfonds volledig gescheiden zijn en deze laatste geen invloed heeft op de bevorderingsmogelijkheden van het rijkspersoneel.

Communautariserings

De toeristische infrastructuurwerken zijn ten laste van de gemeenschappen ingevolge de bijzondere wet van 8 augustus 1980, vooral als het gaat over het uitbouwen van jachthavens aan de kust en voor stuwdammen.

Waarom komt het artikel 73.16 (kapitaaluitgaven) nog voor en wat is de inhoud ervan ?

Het betreft hier volgens de Minister de afrekening der laatste uitvoeringen, namelijk te Zeebrugge en te Namen.

4. Dienst van het Groenplan

Waarop slaan de kredieten uitgetrokken op artikel 51.02 van titel II ?

Welke werkzaamheden zijn gepland voor 1985 ?

De Minister merkt op dat bij het koninklijk besluit van 28 oktober 1960 (*Belgisch Staatsblad* van 9 november 1960) in het ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw een dienst van het « Groenplan » werd ingesteld en de bevoegdheden van die dienst werden bepaald.

Artikel 2, 6°, van het koninklijk besluit

De dienst van het Groenplan is belast met het onderhandelen over de aanleg, op kosten van het Rijk en buiten het

La phase qui débutera au 1^{er} mars 1985 comprend une permutation des agents des ministères traditionnels avec ceux des Communautés et Régions. L'élaboration de cette procédure relève des services du Premier Ministre. Comme en la matière il n'a pas été transmis de listes, il n'est actuellement pas possible de déterminer le nombre d'agents qui réintégreront le département.

En ce qui concerne le Fonds des routes, le Ministre attire l'attention sur le fait que le secteur des routes n'appartient pas aux matières régionales. Dans cette optique, l'arrêté royal n° 106 du 23 novembre 1982 modifiant la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des routes prévoit uniquement la possibilité de mettre les agents mentionnés ci-dessus à la disposition des Communautés et Régions à la demande de celles-ci.

Ce nombre s'élève à :

1° pour la Région bruxelloise : 9;

2° pour la Région flamande : 60;

3° pour la Région wallonne : 18.

Néanmoins, à défaut de possibilités de recrutement au Fonds des routes, le Ministre se verra contraint de rappeler les agents du Fonds des routes, afin d'assurer le fonctionnement de l'institution précitée.

Pour terminer, le Ministre confirme que les cadres du département et du Fonds des routes sont complètement séparés et que ce dernier n'a pas d'influence sur les possibilités de promotion des agents de l'Etat.

Communautarisation

Les travaux d'infrastructure touristique sont à charge des communautés en vertu de la loi spéciale du 8 août 1980, surtout lorsqu'il s'agit de l'extension de ports de plaisance sur la côte et de barrages.

Pourquoi l'article 73.16 (dépenses de capital) figure-t-il encore au budget et quel en est le contenu ?

Selon le Ministre, il s'agit du décompte des derniers travaux réalisés, à savoir à Zeebrugge et à Namur.

4. Service du Plan vert

Que recouvrent les crédits inscrits à l'article 51.02 du titre II ?

Quels travaux sont prévus en 1985 ?

Le Ministre fait remarquer que l'arrêté royal du 28 octobre 1960 est l'arrêté portant création, au Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction, d'un service du « Plan vert » et en fixant les attributions (*Moniteur belge* du 9 novembre 1960).

Article 2, 6°, de l'arrêté royal susmentionné

Le service du Plan vert est chargé de négocier l'établissement aux frais de l'Etat, en dehors du domaine public, dont

openbaar domein waarover hij het beheer heeft, van allerhande beplantingen van esthetisch belang voor de inrichtingen en kunstwerken, en met het opmaken van de overeenkomsten houdende de voorwaarden van de aanleg ervan.

Dit artikel kan worden toegepast op gronden die aan particulieren toebehoren en naast of bij werken of projecten van het Rijk liggen ofwel voor esthetische doeleinden ofwel om ze te verbergen, bijvoorbeeld door bufferzones aan te leggen tussen woningen, wegen, waterwegen, onesthetische gebouwen die te zien zijn vanaf de werken van het Rijk.

Het wordt toegepast in het belang van de Staat.

De resultaten van de aanplantingen vallen niet alleen gunstig uit voor de aanwonenden of de omgeving, maar ook en meer zelfs voor de gebruikers, bijvoorbeeld de weggebruikers.

Artikel 2, 7°

De dienst van het Groenplan is belast met het nemen van proeven met om het even welke toepassing van de beplantingen voor esthetische of gezondheidsdoeleinden.

Die beplantingswerken zijn beperkt tot proeven. Aldus zouden industriegebieden, steenberg, steengroeven, zandwinningsputten en stortplaatsen beplant kunnen worden om esthetische redenen, of zouden het opstellen van schermen, stadsinrichting en beplanting van braakliggende grond de volksgezondheid kunnen bevorderen.

Het feit dat het proeven betreft is een beperkende factor, alhoewel elke beplanting met salubriteitsdoeleinden een proefneming op zichzelf is, wanneer zij van nabij gevolgd wordt en geregeld rapporten worden opgemaakt over de toestand van de beplantingen.

Ook voor het publiek toegankelijke binnenplaatsen kunnen in aanmerking komen, evenals industriezones waarvoor aan geen enkele vorm van beplanting is gedacht en tuinen die grenzen aan de openbare weg.

Voor de beplantingen in artikel 51.02 zal de dienst van het Groenplan de aanbestedingsdocumenten opmaken en de uitvoering van de werken leiden.

De dienst zal een overeenkomst met de particuliere sector opmaken, die door een koninklijk besluit zal worden bekrachtigd.

Projecten voor 1985

1. Mardasson Bastenaken

Het betreft een afschermende en stofwerende beplanting tussen het gedenkteken van Mardasson en de steengroeven.

Deze beplantingen vullen de beplantingen aan bij de nieuwe parkeerplaats van het Mardasson-gedenkteken; er zijn twee rijen aangeplant op verschillende hoogte.

il a la charge, de toutes espèces de plantations d'intérêt esthétique pour ses installations et ouvrages et de rédiger la convention réglant les conditions de leur établissement.

Cet article peut être appliqué à des terrains appartenant à des particuliers et situés à proximité d'ouvrages ou de projets de l'Etat, dans un but esthétique ou en vue de les dissimuler en aménageant par exemple des zones tampons entre des habitations, routes, voies hydrauliques, bâtiments inesthétiques visibles à partir des ouvrages de l'Etat.

Il est employé en fonction de l'intérêt de l'Etat.

Les résultats des plantations ne sont pas seulement bénéfiques aux riverains immédiats ou au voisinage, mais aussi et plus encore aux utilisateurs, tels les usagers de la route.

Article 2, 7°

Le service du Plan vert est chargé d'expérimenter tout usage de plantations à des fins esthétiques ou de salubrité.

Les travaux de plantation prévus au point 7 se limitent à des expérimentations. Ainsi, on pourrait planter des aires industrielles, des terrils, des carrières, des sablières et des versages pour des raisons esthétiques, ou établir des écrans, réaliser des aménagements urbains et planter des terrains vagues pour des raisons de salubrité.

Le facteur limitatif est l'expérimentation, encore que chaque travail de plantation à des fins de salubrité soit une expérimentation en soi, s'ils est suivi de près et qu'il fait régulièrement l'objet de rapports sur l'état des plantations.

Peuvent également être pris en considération, les intérieurs d'îlots ouverts au public, les aires industrielles pour lesquelles aucune forme de plantation n'a été prévue, les jardins à front de voirie.

Pour les plantations financées sur l'article 51.02, le service du Plan vert établira les documents d'adjudication et assumera la conduite des travaux.

Il établira avec le secteur privé une convention qui sera sanctionnée par un arrêté royal.

Projets 1985

1. Le Mardasson à Bastogne

Il s'agit d'établir une plantation-écran à la fois optique et anti-poussières entre le site du Mardasson et les exploitations de carrières.

Ces plantations complèteraient celles qui ont été réalisées à l'occasion de la construction du nouveau parking qui dessert le Mardasson, en se prolongeant par deux écrans successifs situés à des niveaux différents.

De kostprijs van die werken wordt geraamd op respectievelijk :

- het V.V.V. van Bastenaken : 235 000 frank;
- terreinen van de P.V.B.A. Enrobage Stockem-Arlon : 270 000 frank.

Die bedragen omvatten de B.T.W. en het onderhoud gedurende 3 jaar.

2. Project te Louvain-la-Neuve

Aangezien 7 miljoen is uitgetrokken als vastleggingskrediet, zijn er onderhandelingen gaande om dit dossier af te ronden, waarvoor in 1985 trouwens rekening kan worden gehouden met een schijf van $\pm$ 4 miljoen.

3. Bepantingen op het terrein van de N.V. Carmeuse

Dit dossier is afgehandeld (bijz. bestek, plannen), maar de werken werden een jaar uitgesteld. De kostprijs zal 2 500 000 frank bedragen.

Voor al die dossiers moet er tussen de partijen een overeenkomst worden gesloten voordat de werken worden aanbesteed, en het is altijd mogelijk dat partijen zich terugtrekken.

5. Personeel

Personeelskader

Een ontwerp van nieuwe personeelsformatie werd begin 1984 uitgewerkt voor alle diensten van het Ministerie van Openbare Werken.

Welk is, per bestuur (wegen, waterwegen, gebouwen, enz.) het aantal personeelsleden voorzien op de bestaande personeelsformatie en voorzien op de nieuwe personeelsformatie ?

In welk stadium bevindt zich momenteel dit personeelskader en wanneer voorziet men in de werkingstreding ervan ?

In uitvoering van het koninklijk besluit nr. 56 van 16 juli 1982 betreffende de werving in sommige overheidsdiensten wordt de personeelsformatie van het departement inderdaad herzien. Hierbij werd als objectief een budgettaire vermindering van 1,5 pct. in de personeelsformatie vooropgesteld.

Volgens de uitbreiding of de vermindering van de activiteiten van de onderscheiden besturen werd het aantal betrekkingen vermeerderd of in die mate verminderd, dat de totale herziening van de personeelsformatie steeds min 1,5 pct. inhield.

Wegens de omvang van het cijfermateriaal en bijkomende interne factoren die in het ontwerp van nieuwe personeelsformatie zijn uitgewerkt, zullen de gegevens aan de commissaris schriftelijk worden overgemaakt.

De herziening van de personeelsformatie van het departement, van het Wegenfonds en van de Regie der Gebouwen die een globaal pakket vormt, werd in de loop van de maand november 1984 aan het Openbaar Ambt en Begroting voor akkoord overgemaakt. Zodra het onderzoek ter zake beëindigd is en beide akkoorden worden overgemaakt, zal de inwerkingtreding bepaald worden op de eerste dag van de maand volgend op de verschijning ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Le montant de l'estimation du coût de ces travaux s'élève respectivement à :

- syndicat d'initiative Ville de Bastogne : 235 000 francs;
- terrains S.P.R.L. Enrobage Stockem-Arlon : 270 000 francs.

Les montants cités comprennent la T.V.A. et 3 ans d'entretien.

2. Projet de Louvain-la-Neuve

Eu égard au montant inscrit de 7 000 000 (crédit d'engagement), des contacts sont en cours afin de terminer ce dossier pour lequel en 1985, en tout état de cause, une tranche de plus ou moins 4 000 000 peut être retenue.

3. Plantations sur terrains S.A. Carmeuse

Ce dossier était déjà prêt (c. sp. ch., plans), mais les travaux ont été reportés d'une année. Leur montant s'élève à 2 500 000 francs.

Je tiens à signaler que dans tous ces dossiers et préalablement à leur mise en adjudication, une convention entre les parties doit être établie et qu'il est toujours possible de rencontrer des désistements.

5. Personnel

Cadre du personnel

Un projet de nouveau cadre a été élaboré au début de 1984 pour l'ensemble des services du Ministère des Travaux publics.

Quel est, par administration (routes, voies hydrauliques, bâtiments, etc.), le nombre total d'agents prévu à l'ancien cadre et au nouveau cadre ?

A quel stade se trouve actuellement ce nouveau cadre et quand prévoit-on son entrée en vigueur ?

En exécution de l'arrêté royal n° 56 du 16 juillet 1982 concernant le recrutement dans certains services publics, le cadre du département est en effet revu. L'objectif poursuivi était une diminution budgétaire de 1,5 p.c. du cadre.

Suivant l'extension ou la diminution des activités des diverses administrations, le nombre d'emplois a été augmenté ou diminué, de sorte que la révision totale du cadre donnait toujours moins 1,5 p.c.

En raison du volume des données chiffrées et de facteurs internes supplémentaires élaborés dans le projet de nouveau cadre, les renseignements seront transmis par écrit au commissaire.

La révision du cadre du département du Fonds des routes et de la Régie des Bâtiments, qui forme un projet global, a été transmise pour accord au cours du mois de novembre 1984 à la Fonction publique et au Budget. Dès que l'examen en la matière sera terminé et que les deux accords auront été transmis, la mise en application sera fixée au premier jour du mois suivant sa publication au *Moniteur belge*.

Organiek kader

Een commissaris wil een inzicht hebben over het aantal personeelsleden van het departement van Openbare Werken, inclusief alle fondsen en diensten, zulks volgens niveau en taalrol.

Volgende inlichtingen worden verstrekt :

I. Het departement van Openbare Werken :

	N	F
Niveau 1	570	416
Niveau 2	1039	900
Niveau 3	932	738
Niveau 4	2230	1747

II. Instellingen van Openbaar nut :

1. Wegenfondsen :

	N	F
Niveau 1	269	93
Niveau 2	763	495
Niveau 3	330	294
Niveau 4	547	335

2. Regie der Gebouwen

	N	F
Niveau 1	14	13
Niveau 2	84	67
Niveau 3	42	37
Niveau 4	20	14

3. N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel :

	N	F
Niveau 1	12	4
Niveau 2	36	16
Niveau 3	48	7
Niveau 4	140	7

4. Rijksinstituut voor Grondmechanica :

	N	F
Niveau 1	9	7
Niveau 2	17	—
Niveau 3	15	1
Niveau 4	29	7

5. Dienst voor de Scheepvaart :

Alleen Nederlandstalige personeelsleden

Niveau 1 :	14
Niveau 2 :	35
Niveau 3 :	179
Niveau 4 :	218

6. « Office de la Navigation » :

Alleen Franstalige personeelsleden

Niveau 1 :	15
Niveau 2 :	23
Niveau 3 :	66
Niveau 4 :	283

Cadre organique

Un commissaire aimerait avoir un aperçu du nombre des membres du personnel du département des Travaux publics, y compris tous les fonds et services, et ce par niveau et par rôle linguistique.

Les informations suivantes lui sont fournies :

I. Département des Travaux publics :

	N	F
Niveau 1	570	416
Niveau 2	1039	900
Niveau 3	932	738
Niveau 4	2230	1747

II. Organismes d'intérêt public :

1. Fonds des routes :

	N	F
Niveau 1	269	93
Niveau 2	763	495
Niveau 3	330	294
Niveau 4	547	335

2. Régie des bâtiments :

	N	F
Niveau 1	14	13
Niveau 2	84	67
Niveau 3	42	37
Niveau 4	20	14

3. S.A. du Canal et des installations maritimes de Bruxelles :

	N	F
Niveau 1	12	—
Niveau 2	36	16
Niveau 3	48	7
Niveau 4	140	7

4. Institut géotechnique de l'Etat :

	N	F
Niveau 1	9	7
Niveau 2	17	—
Niveau 3	15	1
Niveau 4	29	7

5. « Dienst voor de Scheepvaart » :

Agents unilingues néerlandophones

Niveau 1 :	14
Niveau 2 :	35
Niveau 3 :	179
Niveau 4 :	218

6. Office de la Navigation :

Agents unilingues francophones

Niveau 1 :	15
Niveau 2 :	23
Niveau 3 :	66
Niveau 4 :	283

7. « Port autonome de Liège » :

Alleen Franstalige personeelsleden

Niveau 1 : 4
 Niveau 2 : 10
 Niveau 3 : 6
 Niveau 4 : 17

8. N.V. Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen :

Alleen Nederlandstalige personeelsleden

Niveau 1 : 14
 Niveau 2 : 31
 Niveau 3 : 52
 Niveau 4 : 60

Wat gebeurt er met het personeel van de Regie der Gebouwen ? Zijn er belangrijke mutatiebewegingen of personeelsverminderingen voorzien ?

Zoals voor het departement dient ook voor de Regie der Gebouwen de personeelsformatie te worden vastgesteld overeenkomstig het koninklijk besluit nr. 56 van 16 juli 1982, hetgeen een budgettaire vermindering van 1,5 p.c. tot gevolg heeft.

Volgens de behoeften van het Bestuur der Gebouwen en de onderscheiden directies, wordt een herschikking van de betrekkingen in de personeelsformatie overwogen. Het is evenwel niet de bedoeling personeelsleden te laten afvloeien.

Personeel E3

Hoeveel personeelsleden hebben de diensten van het departement van Openbare Werken verlaten ? Wat met het personeel van de intercommunale E3, gemuteerd naar het Wegenfonds ? Het nieuwe personeelskader zou een vermindering van 600 eenheden voorzien.

De Minister wijst er, als reactie op die opmerking, op dat het Departement veel personeel heeft moeten afstaan aan de regio's. Naar hij verneemt zouden veel ambtenaren nu willen terugkeren naar de Nationale administratie.

Ondervraagd nopens de toekomstmogelijkheden van het personeel van de vroegere intercommunale E3, deelt de Minister mede dat bij koninklijk besluit nr. 183 van 30 december tot wijziging van de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds, de personeelsleden van de Intercommunale Vereniging voor de autoweg E3 verder geïntegreerd werden in het Wegenfonds.

Wegens het ontbreken van een personeelsformatie voor voormelde personeelsleden, werd bij koninklijk besluit van 29 maart 1983 een afsluiting tussen de loopbaan van de personeelsleden komende van de Intercommunale Vereniging voor de autoweg E3 en die van de andere personeelsleden van het Wegenfonds ingesteld.

Inmiddels is eveneens de personeelsformatie van het Wegenfonds vervallen zodat voormeld koninklijk besluit van 29 maart 1983 niet meer toepasselijk is en bij koninklijk besluit van 18 januari 1985 werd opgeheven.

In het kader van het koninklijk besluit nr. 56 werd een herziening van de personeelsformatie van het departement, de Regie der Gebouwen en het Wegenfonds, waartoe de

7. Port autonome de Liège :

Agents unilingues francophones

Niveau 1 : 4
 Niveau 2 : 10
 Niveau 3 : 6
 Niveau 4 : 17

8. S.A. Compagnie des installations maritimes de Bruges :

Agents unilingues néerlandophones

Niveau 1 : 14
 Niveau 2 : 31
 Niveau 3 : 52
 Niveau 4 : 60

Qu'advient-il du personnel de la Régie des bâtiments ? D'importantes mutations ou réductions de personnel sont-elles prévues ?

Comme pour le département il convient également de fixer le cadre de la Régie des bâtiments, conformément à l'arrêté royal n° 56 du 16 juillet 1982, ce qui entraîne une diminution budgétaire de 1,5 p.c.

Une redistribution des emplois du cadre sera envisagée selon les besoins de l'Administration des bâtiments et des différentes directions. Il n'est toutefois pas dans les intentions du Ministre de licencier des agents.

Personnel de l'E3

Combien de membres du personnel ont quitté les services du département des Travaux publics ? Qu'est-il advenu du personnel de l'intercommunale E3, muté au Fonds des routes ? Le nouveau cadre du personnel prévoirait une réduction de 600 unités.

En réaction à cette observation, le Ministre souligne que le département a dû céder beaucoup de personnel aux régions. Il lui revient que de nombreux fonctionnaires souhaitent maintenant réintégrer l'administration nationale.

Interrogé sur les perspectives d'avenir du personnel de l'ancienne intercommunale E3, le Ministre signale que par l'arrêté royal n° 183 du 30 décembre 1982 modifiant la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des routes, les membres du personnel de l'Association intercommunale pour l'autoroute E3 ont été intégrés au Fonds des routes.

En l'absence de cadre du personnel pour les agents précités, l'arrêté royal du 29 mars 1983 a instauré un cloisonnement entre la carrière des membres du personnel provenant de l'Intercommunale et celle des autres membres du personnel du Fonds des routes.

Dans l'intervalle, le cadre du personnel du Fonds des routes a également été supprimé, de sorte que l'arrêté royal précité du 29 mars 1983 n'est plus applicable et a été abrogé par l'arrêté royal du 18 janvier 1985.

Dans le cadre de l'arrêté royal n° 56, un projet de révision du cadre du personnel du département, de la Régie des bâtiments et du Fonds des routes, dont font partie les ex-mem-

ex-E3-personeelsleden behoren aan het Openbaar Ambt overgemaakt.

Zodra deze personeelsformatie wordt goedgekeurd, is er geen hinderpaal meer voor de verdere loopbaan van de personeelsleden.

Personeelsafvloei

Ligt het in de bedoeling van de Regering 700 personeelsleden uit het departement van Openbare Werken te laten afvloeien ?

In het kader van het koninklijk besluit nr. 56 van 16 juli 1982 betreffende de werving in sommige overheidsdiensten dient de personeelsformatie van het departement te worden herzien, aldus de Minister.

Deze herziening heeft inderdaad tot gevolg dat een groot aantal betrekkingen wordt geschrapt, doch gezien het groot aantal vakante betrekkingen, heeft dit geen repercussie op het aantal in dienst zijnde personeelsleden.

Contractueel personeel — Regie der Gebouwen

Hoever staat het probleem van de regularisatie van de contractuele personeelsleden van de Regie der Gebouwen ? Wordt er een kaderwet ingediend inzake regularisatie en wanneer ?

Hoever staat het met de algemene herziening van de personeelsformatie van het departement ?

Aan het probleem van de regularisatie van de contractuele personeelsleden van de Regie der Gebouwen hebben vertegenwoordigers van de Minister van het Openbaar Ambt en van het departement van Openbare Werken reeds verscheidene zittingen gewijd.

Een ontwerp van kaderwet werd dienaangaande uitgewerkt, ten einde de Koning binnen een termijn van één jaar toe te laten de nodige voorwaarden van de benoeming in vast verband van het desbetreffend personeel vast te stellen en dit overeenkomstig de modaliteiten die reeds eerder voor de Regie der Posterijen werden aanvaard.

Dit betekent dat voor alle niveau's nl. 1 tot 4 de benoeming afhankelijk wordt gesteld van het slagen in een bijzonder examen dat op advies van de Vaste Wervingssecretaris wordt vastgesteld en in een graad die bij wege van een vergelijkend wervingsexamen wordt toegekend. Dit examen zal tweemaal worden ingericht.

De mogelijkheid zal tevens worden voorzien om de contractuele personeelsleden die in een hoger niveau dan in verhouding met hun diploma werden aangeworven of ingevolge een contractwijziging in een hoger niveau werden tewerkgesteld, de kans te bieden éénmaal toe te laten aan het examen van dit niveau deel te nemen. Bij niet-slagen dienen zij aan het tweede examen volgens hun diploma deel te nemen.

De personeelsleden die niet slagen worden ambtshalve in een graad van het onmiddellijk lager niveau benoemd.

In toepassing van artikel 3 van het koninklijk besluit nr. 56, inzake de aanwervingen in bepaalde openbare dien-

bres du personnel de l'E3, a été transmis à la Fonction publique.

Dès que ce cadre aura été approuvé, rien ne fera plus obstacle à la poursuite de la carrière de ces agents.

Départs de personnel

Le Gouvernement a-t-il l'intention de supprimer 700 membres du personnel au département des Travaux publics ?

Dans le cadre de l'arrêté royal n° 56 du 16 juillet 1982 concernant le recrutement dans certains services publics, il convient de revoir les cadres du département, déclare le Ministre.

En effet, cette révision a entraîné la suppression d'un grand nombre d'emplois, mais eu égard aux nombreux emplois vacants, cette suppression n'a pas de répercussion sur le nombre de membres du personnel en service.

Personnel contractuel — Régie des bâtiments

Où en est le problème de la régularisation des membres du personnel contractuel de la Régie des bâtiments ? Un projet de loi-cadre prévoyant la régularisation sera-t-il déposé et à quelle date ?

Où en est la révision générale du projet de cadre du personnel du département ?

Le problème de la régularisation du personnel contractuel de la Régie des bâtiments a déjà fait l'objet de plusieurs réunions entre les représentants du Ministère de la Fonction publique et du département des Travaux publics.

Un projet de loi-cadre a été élaboré en vue de permettre au Roi de fixer dans le délai d'un an, les conditions de nomination à titre définitif du personnel en question, et ce selon les modalités adoptées pour la Régie des postes.

Cela signifie que, pour chaque niveau (de 1 à 4), les nominations seront subordonnées à la réussite d'un examen spécial conçu conformément à l'avis du Secrétariat permanent de recrutement et qu'elles se feront dans un grade accordé par la voie d'un examen de recrutement. Cet examen sera organisé deux fois.

La possibilité sera également fournie aux membres du personnel contractuel, qui a été engagé dans un niveau supérieur par rapport au diplôme dont il est titulaire, ou qui, par une modification de contrat, a été promu dans un niveau supérieur, de participer une fois à l'examen de ce niveau. En cas d'échec, ils seront tenus de subir un examen correspondant au diplôme dont ils sont titulaires.

Les membres du personnel qui n'auront pas réussi seront nommés d'office dans un grade de niveau immédiatement inférieur à celui qui correspond à leur diplôme.

En application de l'article 3 de l'arrêté royal n° 56 concernant les recrutements dans certains services publics, un projet

sten, werd aan het Openbaar Ambt op 16 november 1984 een ontwerp van algemene herziening van het organiek kader van het departement overgemaakt, met inachtneming van de opgelegde procedure, m.a.w. na het inwinnen van de adviezen van de departementale Syndicale Raad van Advies, van de Syndicale Raad van Advies van de Regie der gebouwen en van de Inspecteur van Financiën.

Vermits de Regie der Gebouwen een aanvulling vormt van het Bestuur der Gebouwen moet de vaststelling van de personeelsinformatie van deze parastatale instelling A in de globale herziening van het personeelskader van het departement worden ingekaderd.

Zodra het voornoemd organiek kader bij koninklijk besluit zal zijn goedgekeurd, behoort het tot de bevoegdheid van de Minister van het Openbaar Ambt in deze aangelegenheid te beslissen of de regularisatie van het contractueel personeel van de Regie der Gebouwen uiteindelijk zal worden verwezenlijkt.

Nationaal Geografisch Instituut

Hoever staat het met de uitvoering van artikel 2 van het koninklijk besluit nr. 234 (wijziging aan de statuten van het Nationaal Geografisch Instituut), dat de overheveling regelt van personeel van de fotogrammetrische dienst van het Ministerie van Openbare Werken naar het Nationaal Geografisch Instituut?

De Minister antwoordt dat artikel 1 van het koninklijk besluit nr. 234 tot wijziging van de wet van 8 juni 1976 tot oprichting van het Nationaal Geografisch Instituut de opdracht en de verschillende toepassingsregels toelicht of aanvult.

Met name de punten E en F van artikel 1 zijn van belang voor het departement, aangezien het in de toekomst sommige inlichtingen zal moeten verstrekken.

De koninklijke besluiten werden in het N.G.I. besproken en bijgewerkt en zijn zopas aan de Minister voorgelegd.

Artikel 2 van hetzelfde koninklijk besluit betreffende de overheveling van personeel kon nog niet volledig onderzocht worden, aangezien het een gevolg is van artikel 1.

Als antwoord op de parlementaire vraag nr. 87 heeft de Minister overigens laten weten dat de over te hevelen opdrachten enkel betrekking hadden op « zeer beperkte prestaties » die niet konden verantwoorden dat zij voor de een of andere ambtenaar de enige opdracht zouden vormen.

Nog in verband met het Nationaal Geografisch Instituut wil een commissaris weten of het Departement van Openbare Werken beroep doet op het Centrum voor Documentatie van Luchtfotografie en Lucht- en Ruimteteledetectie van het Rijk (artikel 3, § 1, f, van de wet op de oprichting van het N.I.G.)?

Het bijzonder koninklijk besluit met betrekking tot de oprichting van het voormeld Centrum is echter nog niet verschenen in het *Belgisch Staatsblad*. Het is bijgevolg op dit ogenblik niet mogelijk een voldoende antwoord te verschaffen.

de révision générale du cadre organique du département, a été transmis le 16 novembre 1984 à la Fonction publique, dans le respect de la procédure imposée, c'est-à-dire, après avoir recueilli l'avis du Comité départemental de consultation syndicale et du Comité de consultation syndicale de la Régie des bâtiments ainsi que l'avis de l'inspecteur des finances.

Comme la Régie des bâtiments est un complément de l'Administration des bâtiments, la fixation du cadre organique de cet organisme parastatal A doit se faire dans le cadre de la révision globale du cadre du Ministère des Travaux publics.

Dès que ledit cadre organique sera approuvé par arrêté royal, il appartiendra au département de la Fonction publique de décider si la régularisation du personnel contractuel de la Régie des bâtiments doit finalement être réalisée.

Institut géographique national

Quel est l'état d'avancement de l'exécution de l'article 2 de l'arrêté royal n° 234 (modification des statuts de l'I.G.N.), qui prévoit le transfert du personnel du service de photogrammétrie du Ministère des Travaux publics à l'Institut géographique national?

Le Ministre répond que l'article 1^{er} de l'arrêté royal n° 234 modifiant la loi du 8 juin 1976 portant création de l'I.G.N. explicite ou complète la mission et les différentes modalités d'application.

Les points E et F de l'article 1^{er} intéressent notamment le département puisqu'il sera amené dans l'avenir à fournir certaines informations.

Les arrêtés royaux ont été discutés et mis au point au sein de l'I.G.N. et viennent d'être soumis au Ministre.

Comme il est une conséquence de l'article 1^{er}, l'article 2 du même arrêté royal, relatif au transfert du personnel, n'a pu encore être entièrement examiné.

Par ailleurs, en réponse à la question parlementaire n° 87, le Ministre a fait savoir que les missions à transférer ne comportaient que « des prestations très réduites » qui ne permettent pas d'y attacher de façon exclusive l'un ou l'autre agent.

Toujours en ce qui concerne l'Institut géographique national, un membre voudrait savoir si le département des Travaux publics recourt aux services du Centre de documentation de la couverture photographique aérienne et de la couverture par télédétection aérienne et spatiale du Royaume (article 3, § 1^{er}, f, de la loi portant création de l'I.G.N.).

L'arrêté royal spécial relatif à la création dudit Centre n'a pas encore été publié au *Moniteur belge*. Il n'est donc pas possible à ce jour de fournir une réponse satisfaisante à la question posée.

Waterbouwkundig laboratorium

Een fundamenteel probleem van het Waterbouwkundig Laboratorium is het personeel. De werkzaamheden van de afdeling te Châtelet waren en blijven sterk belemmerd door het tekort aan kaderpersoneel en technici.

De personeelsformatie van de afdeling te Châtelet werd bepaald bij koninklijk besluit van 2 augustus 1980, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 13 maart 1980 en 7 mei 1981. De Inspectie van Financiën heeft dit kader, om besparingsredenen, tot 48 personeelsleden beperkt en heeft voorzien in een over 4 jaren gespreide, progressieve aanwerving teneinde in 1979, 1980, 1981 en 1982 respectievelijk, 12, 24, 36 en 48 eenheden te bereiken.

De personeelssterkte van de dienst is geëvolueerd van 7 eenheden in het begin, naar 18 in december 1979, 16 in december 1980, 19 in december 1981 en 22 in december 1982; de personeelssterkte is dan ook ver verwijderd van het vastgestelde aantal.

Momenteel zijn er, van de in de personeelsformatie bepaalde 48 betrekkingen, 30 vervuld, waarvan 6 titularissen naar andere diensten gedetacheerd zijn; er blijven dan ook slechts 24 personen werkelijk in dienst bij het Waterbouwkundig Laboratorium.

Erger is dat er van de 22 in het kader opgenomen technici (burgerlijke ingenieurs, industriële ingenieurs, tekenaars, controleurs en opzichters) slechts 8 in dienst zijn.

Het is dan ook noodzakelijk de personeelsbezetting van het Waterbouwkundig Laboratorium van Châtelet zo spoedig mogelijk aan te vatten.

Tot op heden was het de Administratie niet mogelijk dat personeel binnen haar diensten te vinden; bijgevolg dient de afdeling te Châtelet te worden opgenomen in de lijst van de diensten die voorrang genieten bij de toewijzing van personeelsleden waarvan de aanwerving toegelaten is.

In afwachting zou het nuttig zijn dat stagiairs van de R.V.A. (stage der jongeren) worden ter beschikking gesteld van het Waterbouwkundig Laboratorium; talrijke nominatieve aanvragen in die zin werden zonder succes ingediend.

Hierop wordt geantwoord dat de personeelsformatie van het Waterbouwkundig Laboratorium van Châtelet inderdaad 33 administratieve en technische betrekkingen en 15 betrekkingen van het meester-, vak- en dienstpersoneel telt.

De wervingsbeperkingen hebben de plannen omtrent de werving voor het labo overhoop gegooid en zelfs in die mate dat de weinige personeelsleden die mochten aangeworven worden nog dienden verdeeld te worden over alle besturen van het departement.

Voor zover er aanvragen zijn en de quota van de stage der jongeren niet overschreden worden, zal het nodige gedaan worden om stagiairs ter beschikking te stellen van voornoemd labo.

Laboratoire de recherches hydrauliques

Un problème fondamental du Laboratoire de recherches hydrauliques est celui du personnel. Le travail de la section de Châtelet était et est toujours fortement entravé par le manque de personnel de cadre et de techniciens.

La section de Châtelet a vu son cadre fixé par l'arrêté royal du 2 août 1980, modifié par l'arrêté royal du 13 mars 1980 et l'arrêté royal du 7 mai 1981. L'Inspection des finances a limité ce cadre à 48 agents pour des raisons d'économie et a prévu un recrutement progressif en 4 ans pour atteindre 12, 24, 36 et 48 unités respectivement en 1979, 1980, 1981 et 1982.

L'effectif du service est passé de 7 unités au départ à 18 en décembre 1979, 16 en décembre 1980, 19 en décembre 1981 et 22 en décembre 1982; l'effectif est donc loin d'atteindre le niveau prévu.

Actuellement, 30 des 48 emplois prévus au cadre du personnel sont occupés et 6 membres du personnel sont détachés dans d'autres services; en réalité il n'y a donc que 24 personnes en service au Laboratoire de recherches hydrauliques.

Mais il y a plus grave, à savoir que des 22 techniciens prévus au cadre (ingénieurs civils, ingénieurs industriels, dessinateurs, contrôleurs et surveillants), 8 seulement sont en fonction.

Il est donc nécessaire de compléter au plus tôt l'effectif du Laboratoire de recherches hydrauliques à Châtelet.

Jusqu'à présent, il n'a pas été possible à l'Administration de trouver le personnel requis dans ses services; il s'indique dès lors, de reprendre la section de Châtelet dans la liste des services prioritaires pour ce qui est de l'affectation des agents dont le recrutement est autorisé.

En attendant, il serait utile que des stagiaires Onem (stage des jeunes) soient mis à la disposition du Laboratoire de recherches hydrauliques; plusieurs demandes nominatives dans ce sens ont été introduites sans succès.

Le Ministre répond que le cadre organique du Laboratoire de recherches hydrauliques de Châtelet comporte en effet 33 emplois administratifs et techniques et 15 emplois réservés à du personnel de maîtrise, des gens de métier et de service.

Les restrictions en matière de recrutement ont bouleversé à ce point les projets de recrutement pour le laboratoire que les quelques agents pouvant être recrutés, ont encore dû être répartis entre toutes les administrations du département des Travaux publics.

Dans la mesure où il y aura eu des demandes et pour autant que le quota en matière de stage des jeunes ne sera pas dépassé, le nécessaire sera fait pour mettre des stagiaires à la disposition dudit laboratoire.

6. Regionale verdeling der kredieten

Een lid acht het aangewezen dat de werken, voorzien in artikel 73.15 per gewest zouden worden aangeduid.

De Minister deelt mede dat op bladzijden 118 en 119 van het verantwoordingsprogramma van de begroting 1985 al de in artikel 73.15 bepaalde werken gedetailleerd vermeld staan.

Wat de verdeling per gewest betreft, zij opgemerkt dat het belangrijkste deel van de op dit artikel aan te rekenen investeringen niet per gewest te localiseren zijn, want het betreft zeer vaak investeringen die gedaan zijn ten gunste van het ganse land.

7. Aanneming van werken

Te lage prijsaanbiedingen

Een omzendbrief bestemd voor het personeel van het Ministerie verstrekt onderrichtingen over de inschrijvingen die abnormaal lage prijzen voorstellen. Is deze omzendbrief reeds van toepassing? Worden de inschrijvingen die ongewone prijzen voorstellen stelselmatig verworpen?

Volgens de Minister is de omzendbrief waarop blijkbaar wordt gezinspeeld is de omzendbrief nr. 534 die de omzendbrieven nr. 512-79 en 512-79bis aanvult.

Deze omzendbrief die inderdaad van toepassing is voorziet niet de systematische uitsluiting van de inschrijvingen die twijfelachtige prijzen bevatten.

Daarin wordt voorzien dat « wanneer het totaalbedrag van de inschrijving minder dan 15 pct. lager is dan de raming het toewijzen van de opdracht aan de minstbiedende inschrijver mag toegekend behalve als er ernstige vermoedens bestaan van abnormale of speculatieve prijzen ».

In dit geval gaat het prijzenbureau van het Ministerie van Openbare Werken over tot een statistisch onderzoek van de prijzen.

Na dit onderzoek zullen de rechtvaardigingen aan de aan- nemer gevraagd worden.

Voor zover er ten minste acht inschrijvers zijn mag het bedrag van de raming vervangen worden door het gemiddelde van de bedragen der offertes vanaf de tweede geklasseerde offerte tot en met de achtste geklasseerde offerte inbegrepen.

Wetswijziging

Enige maanden geleden heeft de Minister het plan opgevat om een nieuwe werkwijze in te voeren voor de aanbesteding, waardoor een sanering van de markt mogelijk zou worden door de werken niet meer toe te vertrouwen aan de onderneming die de laagste prijs heeft ingediend. Van dit plan wordt niet meer gesproken. Hoeveel staat het ermee?

Dit ontwerp wordt, volgens de Minister thans onderzocht door de Permanente Commissie voor de openbare aannemingen.

6. Répartition régionale des crédits

Un membre estime qu'il convient d'indiquer la répartition par région des travaux prévus à l'article 73.15.

Le Ministre signale qu'aux pages 118 et 119 du programme justificatif du budget de 1985, le détail de l'ensemble des travaux prévus à l'article 73.15 est explicité de manière détaillée.

En ce qui concerne la répartition par région, il y a lieu de noter que, pour l'essentiel, les investissements à imputer sur cet article ne sont pas localisables, étant donné qu'il s'agit très souvent d'investissements réalisés au bénéfice et au profit de l'ensemble du pays.

7. Adjudication de travaux

Soumissions trop basses

Une circulaire destinée au personnel du Ministère donne des instructions concernant les soumissions proposant des prix anormalement bas. Cette circulaire est-elle mise en application? Les soumissions proposant des prix inhabituels sont-elles écartées systématiquement?

Le Ministre déclare que la circulaire à laquelle il est fait allusion est évidemment la circulaire n° 534, qui complète les circulaires n°s 512-79 et 512-79bis.

Cette circulaire qui est effectivement d'application ne prévoit pas l'élimination systématique des soumissions présentant des prix douteux.

Elle prévoit que « dans le cas où le montant total de l'offre la plus basse se situe à moins de 15 p.c. en dessous de l'estimation, l'attribution du marché au soumissionnaire le moins-disant peut être proposée, sauf s'il y a de sérieuses présomptions de prix anormaux ou spéculatifs ».

Dans ce cas, le bureau des prix du Ministère des Travaux publics procède à un examen statistique des prix.

Après cet examen, les justifications seront demandées à l'entrepreneur.

Pour autant qu'il y a au moins huit soumissionnaires, le montant de l'estimation peut être remplacé par la moyenne des montants des offres à partir de l'offre classée deuxième jusques et y compris l'offre classée huitième.

Modification de la loi

Il y a quelques mois, le Ministre a envisagé d'instaurer une nouvelle méthode d'adjudication qui permettrait un assainissement du marché en ne confiant plus les travaux à l'entreprise ayant remis le prix le plus bas. On n'a plus entendu parler de ce projet. Où en est-il?

Selon le Ministre, ce projet est actuellement étudié par la Commission permanente des marchés publics.

Volgens de laatste inlichtingen, zou de Commissie haar akkoord betuigd hebben om een positief advies uit te brengen nopens een ontwerp dat verschilt van datgene dat de Minister heeft voorbereid.

Dit advies zou onverwijld aan de Eerste Minister worden overgelegd, van wie de Permanente Commissie voor de openbare aannemingen afhangt.

Normaal zou de Minister weldra in het bezit moeten zijn van dit advies.

Koppelbazen

Door verschillende leden wordt de problematiek van de koppelbazen ter sprake gebracht. Er wordt gesuggereerd de hoofdaannemer verantwoordelijk te stellen voor de sociale-zekerheidsbijdragen die niet werden betaald.

De Minister acht dit voorstel in de praktijk echter niet uitvoerbaar.

Wanneer het probleem van de koppelbazen zich heeft geopenbaard in heel zijn omvang, werd een werkgroep opgericht, samengesteld uit de vertegenwoordigers van verschillende ministeriële departementen.

Gedurende de besprekingen in die werkgroep, werd aanvoeld hoe moeilijk het is een oplossing te vinden die de meerderheid der aannemers die eerlijk te werk gaan, niet zou bestraffen.

Om die reden leek het goed een tekst voor te leggen die de ondernemers toeliet over te gaan tot de techniek van de borgstelling, die een minder zware financiële last betekent dan de inhouding van 15 pct. op de betalingen der uitgevoerde werken.

De Ministerraad heeft echter uiteindelijk dit laatste weershouden. Die nieuwe tekst, die artikel 18 van de tweede herstelwet uitmaakt, geeft de mogelijkheid aan de Koning om een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit te nemen dat een inhouding van 15 pct. voorziet op het bedrag van de werken uitgevoerd door een geregistreerde aannemer, en dit voor welbepaalde activiteiten. Indien de activiteiten van de koppelbazen in sterke mate zouden verminderen, zal geen enkele nieuwe maatregel genomen worden.

Het lijkt geen twijfel dat indien de huidige wetgeving het mogelijk maakte een einde te stellen aan de activiteiten van de koppelbazen, de Minister geen maatregelen zou aanvaarden die bijkomende administratieve en reglementaire lasten meebrengt, die reeds zo zwaar doorwegen in de bouwsector.

In die context herinnert de Minister aan de wet van 4 augustus 1978 die het registratiesysteem heeft ingevoerd in de hoop een einde te stellen aan dezelfde praktijken die men nu poogt te bestrijden. Men moet jammer genoeg vaststellen dat het doel van die registratie niet werd bereikt.

Anderzijds, indien het waar is dat artikel 48, § 5, van het algemeen bestek de openbare bouwheren (en hen alleen) toelaat ter gelegenheid van de betaling van de werken de sommen verschuldigd aan R.M.Z., aan de belastingen en aan de werknemers door de hoofdaannemer of door hun onderaannemer in te houden, toch ziet men onmiddellijk

Il ajoute que, d'après les dernières informations, la Commission serait tombée d'accord pour émettre un avis positif sur un projet qui est différent de celui qu'il a préparé.

Cet avis devrait être remis incessamment au Premier Ministre, dont dépend la Commission permanente des marchés publics.

Il conclut qu'il devrait bientôt être en possession de cet avis.

Pourvoyeurs de main-d'œuvre

Plusieurs membres soulèvent la question des pourvoyeurs de main-d'œuvre. On suggère d'imputer à l'entrepreneur principal la responsabilité en matière de cotisations de sécurité sociale non payées.

Le Ministre estime toutefois que cela est irréalisable dans la pratique.

Lorsque le problème des pourvoyeurs de main-d'œuvre s'est révélé dans toute son ampleur, il a constitué un groupe de travail composé de représentants des divers départements ministériels concernés.

Il est apparu, lors des discussions au sein du groupe de travail, combien il était difficile de trouver une solution qui ne pénalise pas la grande majorité des entrepreneurs qui exercent honnêtement leur métier.

C'est pour cette raison qu'il avait paru bon de proposer un texte permettant aux entrepreneurs de recourir à la technique du cautionnement, qui aurait constitué une charge financière moins lourde que celle de la retenue de 15 p.c. sur la somme à payer pour les travaux réalisés.

Toutefois, le Conseil des Ministres a finalement adopté la dernière formule. Ce nouveau texte, qui constitue l'article 18 de la deuxième loi de redressement, prévoit pour le Roi la possibilité de prendre un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres imposant une retenue de 15 p.c. sur le montant des travaux exécutés par un entrepreneur enregistré, et ce pour certaines activités déterminées. Dès lors, si on constate une forte régression de l'action des pourvoyeurs de main-d'œuvre, aucune mesure nouvelle ne serait prise.

Il est certain que si la législation existante permettait de mettre fin à l'activité des pourvoyeurs de main-d'œuvre, le Ministre n'accepterait aucune mesure visant à alourdir davantage le carcan administratif et réglementaire qui pèse déjà sur le secteur de la construction.

A ce propos, il se réfère à la loi du 4 août 1978 qui avait instauré le système de l'enregistrement dans l'espoir de mettre fin aux mêmes pratiques qu'on essaie de combattre aujourd'hui. Il faut malheureusement bien constater que le but poursuivi par l'enregistrement n'a pas été atteint.

D'autre part, s'il est vrai que l'article 48, § 5, du Cahier général des charges permet aux maîtres d'ouvrages publics (et à eux seuls) de retenir, lors du paiement des travaux les sommes dues à l'O.N.S.S., au fisc et aux salariés, par les entrepreneurs principaux ou par leurs sous-traitants, on voit rapidement les problèmes qui se poseraient à l'administration

de problemen die zich zouden stellen voor de administratie van Openbare Werken die voor elke betaling tot de nodige navorsing zou moeten overgaan. De betalingstermijnen zouden nog verlengen.

Daarbij moet er nog vermeld worden dat artikel 8, § 6, van de wet van 14 juli 1976 betreffende de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, levering en diensten een vermoeden schept in hoofde van de hoofdaannemer en de onderaannemer. Van zodra deze laatste geregistreerd en erkend zijn, worden zij vermoed te voldoen aan hun fiscale en sociale verplichtingen. Het is daarmee duidelijk dat de controle zeer moeilijk is.

Tenslotte kent artikel 36 van het Algemeen Bestek aan de Sociale Inspectie van het Ministerie van Openbare Werken slechts een complementaire sociale controle toe op het contractuele vlak.

Er dient op gewezen dat de Ministers van Financiën (Registratie), van Arbeid en Tewerkstelling (Inspectie van de Sociale wetten) en van Sociale Voorzorg (Sociale inspectie) rechtstreeks betrokken zijn bij het probleem. Ten eerste omdat het wetgevingen zijn behorende tot hun bevoegdheid die ontweken worden en ten tweede zijn het hun budgetten die eronder lijden (niet betalen van de sociale bijdragen, van de beroepsvoorheffing).

Voor het ogenblik onderzoekt de Commissie voor de erkenning der Aannemers meerdere dossiers, ten einde te weten of aannemers hun toevlucht genomen hebben tot « diensten » van koppelbazen. In voorkomend geval zouden schuldige aannemers gestraft worden op gebied van de erkenning.

8. Wetswijzigingen

Wegenfonds

Op initiatief van de Minister van Openbare Werken wordt aan het opstellen van verschillende wetsontwerpen gewerkt en worden andere in de Ministerraad besproken.

Die ontwerpen hebben betrekking op zeer uiteenlopende aangelegenheden zoals de problemen van de waterbeheersing, van gemeente- of provinciewegen waarvoor het Wegenfonds bevoegd zou kunnen worden en van de grotere bevoegdheden voor de Regie der Gebouwen.

Er moet worden vastgesteld dat die ontwerpen in sommige gevallen betrekking hebben op bevoegdheden die aan de Gemeenschappen en de Gewesten zijn toegekend.

Kan de Minister mededelen hoe die verschillende ontwerpen zijn opgevat ?

Zal de Raad van State om advies worden gevraagd ?

Wordt voor die ontwerpen overleg gepleegd met de Gewesten ?

Is de oplossing van opnieuw nationaliseren van bepaalde bevoegdheden te verkiezen boven een overdracht van geldmiddelen aan de Gewesten ? Wat denkt de Minister daarover ?

De Raad van State werd om advies gevraagd nopens alle ontwerpen, behalve wat de waterbeheersing betreft, aangezien het ontwerp nog altijd ter discussie ligt in de interministeriële werkgroep.

des Travaux publics si, lors de chaque paiement, elle était obligée de se livrer aux investigations nécessaires. Cela ne ferait qu'allonger les délais de paiement déjà considérés comme trop longs.

A cela il convient d'ajouter que l'article 8, § 6, de la loi du 14 juillet 1976 relative aux marchés publics de travaux, de fournitures et de services, crée une présomption dans le chef des entrepreneurs principaux et des sous-traitants. Dès qu'ils sont enregistrés et agréés, ils sont supposés remplir leurs obligations sociales et fiscales. C'est dire combien le contrôle est difficile.

Enfin, l'article 36 du Cahier général des charges ne confère à l'inspection sociale du Ministère des Travaux publics qu'une mission de contrôle social complémentaire sur le plan contractuel.

Il y a lieu de noter que les Ministres des Finances (Enregistrement), de l'Emploi et du Travail (Inspection des lois sociales) et de la Prévoyance sociale (Inspection sociale) sont directement intéressés par ce problème. D'une part parce que ce sont des législations relevant de leurs compétences qui sont tournées et, d'autre part, parce que ce sont leurs budgets qui en pâtissent (non-paiement des cotisations sociales, des précomptes professionnels).

Actuellement, la Commission d'agrément des entrepreneurs procède à l'examen de plusieurs dossiers, afin de savoir si des entrepreneurs ont eu recours aux « services » de pourvoyeurs de main-d'œuvre, auquel cas les entrepreneurs fautifs seraient sanctionnés au niveau de l'agrément.

7. Modifications législatives

Fonds des routes

A l'initiative du Ministre des Travaux publics, divers projets de loi sont en cours d'élaboration ou discutés en Conseil des ministres.

Ces projets concernent des matières aussi différentes que les problèmes de maîtrise de l'eau, des voiries communales ou provinciales, pour lesquelles le Fonds des routes pourrait se voir attribuer une compétence, ou encore des accroissements de compétence pour la Régie des bâtiments.

Force est de constater que, dans certains cas, ces projets concernent des compétences attribuées aux Communautés et aux Régions.

M. le Ministre peut-il expliquer la philosophie de ces différents projets ?

L'avis du Conseil d'Etat sera-t-il demandé ?

Ces projets font-ils l'objet d'une concertation avec les Régions ?

Faut-il préférer une solution de « renationalisation » de certaines compétences plutôt qu'un transfert de ressources vers les Régions ? Quel est le sentiment du Ministre à ce sujet ?

Le Ministre répond que l'avis du Conseil d'Etat a été demandé pour tous les projets, sauf en ce qui concerne la maîtrise de l'eau, le projet étant toujours en discussion au sein du groupe de travail interministériel.

De Minister deelt mede dat de gewesten aan die werkgroep deelnemen.

Zoals reeds herhaaldelijk werd verklaard, is het doel het beste wegennet op nationaal vlak te realiseren. Zo'n net kan natuurlijk niet worden aangelegd zonder een volkomen harmonisering van de nationale, provinciale en gemeentelijke wegennetten.

De Minister meent dat de grote infrastructuurwerken tot de nationale bevoegdheid moeten blijven behoren.

Het is volgens hem onmogelijk een goed beleid ter zake te voeren zonder een globale beheersing van deze problemen.

Dit standpunt sluit nochtans niet uit dat het beleid met de lokale overheid wordt gecoördineerd en zelfs dat de Staat, die tot doel heeft zijn verwezenlijkingen te optimaliseren, rechtstreeks tussenkomt op financieel gebied.

Volgens de Minister raken de ontwerpen niet aan de geregionaliseerde aangelegenheden aangezien het er hier niet om gaat, een lokale overheid te betoelagen voor werken, die zij uitvoert, maar wel in 's lands belang werken uit te voeren op gemeentelijk en provinciaal grondgebied, met de goedkeuring van de betrokken overheid.

Een commissaris verklaart dat de door de Minister aangekondigde wetsontwerpen tot uitvoering van werken aan wegen of waterlopen die onder de bevoegdheid van ondergeschikte besturen, in strijd zijn met de wet van 8 augustus 1980.

Deze bevoegdheidsoverschrijding geldt ook voor de 7 miljoen frank ingeschreven onder artikel 51.02 (bladzijde 29 van het ontwerp).

Trouwens het ontwerp tot wijziging van de wetgeving op het Wegenfonds werd samen met andere gelijkaardige ontwerpen aan de Raad van State overgemaakt.

Een lid stelt tenslotte aan de Commissie voor dat de ontwerpen tot aanpassing van de wetgeving van het Wegenfonds slechts kunnen worden besproken op het ogenblik dat zij bij het Parlement zullen zijn neergelegd. Thans is het ontwerp op de begroting aan de orde en geen wetsontwerp.

Waterlopen

Quid met de aangekondigde wetsontwerpen betreffende de waterwegen?

De Minister deelt mee dat een eerste wetsontwerp dat werd goedgekeurd door de Ministerraad en dat momenteel onderworpen wordt aan een advies van de Raad van State, afdeling wetgeving, machtigt het Ministerie van Openbare Werken de infrastructuur, nodig voor de laad- en losinstallaties langs de binnenwateren, te realiseren.

De aanpassingen en uitrustingen noodzakelijk voor de exploitatie van de infrastructuur zijn volledig ten laste van de gebruiker. De kaaimuur zal aan deze laatste worden toevertrouwd door middel van een concessie-overeenkomst die de gebruiksvoorwaarden zal bepalen.

Le Ministre signale que les régions participent à ce groupe de travail.

Le but, comme on l'a déjà signalé à maintes reprises, est de réaliser le meilleur réseau routier au niveau national. Il est bien entendu qu'un tel réseau ne peut être imaginé sans une harmonisation parfaite entre les réseaux nationaux, communaux et provinciaux.

Le Ministre estime que les grands travaux d'infrastructure doivent rester de la compétence nationale.

Selon lui, il est en effet impossible de concevoir une bonne politique en la matière sans maîtriser globalement ces problèmes.

Ce point de vue n'exclut cependant pas une coordination des politiques avec les pouvoirs locaux et même une prise en charge financière directe par l'Etat, dont le but est d'optimiser ses réalisations.

Le Ministre déclare encore que les projets ne touchent pas aux matières régionalisées, puisqu'il ne s'agit pas ici de subsidier un pouvoir local pour des travaux qu'il exécute, mais de réaliser, dans l'intérêt national, des travaux sur le territoire communal ou provincial, avec l'accord des pouvoirs concernés.

Un commissaire déclare que les projets de loi annoncés par le Ministre et relatifs à l'exécution de travaux à des voiries ou des voies hydrauliques relevant de la compétence des pouvoirs subordonnés, violent la loi du 8 août 1980.

Il y a également excès de pouvoir en ce qui concerne les 7 millions de francs inscrits à l'article 51.02 (page 29 du projet).

D'ailleurs, le projet modifiant la législation sur le Fonds des routes a été transmis au Conseil d'Etat avec d'autres projets analogues.

Un membre propose, enfin, à la Commission de n'examiner les projets adaptant la législation sur le Fonds des routes qu'après qu'ils auront été déposés au Parlement. C'est le projet de budget qui est actuellement à l'ordre du jour et non pas un projet de loi.

Voies hydrauliques

Qu'en est-il des projets de loi annoncés sur les voies hydrauliques?

Le Ministre répond qu'un premier projet de loi approuvé par le Conseil des Ministres et actuellement soumis à l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat autorise le Ministère des Travaux public à réaliser l'infrastructure propre des installations de chargement et déchargement le long des voies hydrauliques intérieures.

Les adaptations et l'équipement nécessaires pour l'exploitation de cette infrastructure seront entièrement à charge de l'utilisateur. Le mur de quai sera confié à celui-ci par un contrat de concession qui déterminera les conditions d'utilisation.

Daar de bouw van de kaaimuur een onderdeel uitmaakt van de aanleg der waterwegen, moet de uitgave ingelijfd worden in het budget voorzien voor deze aanleg. Er zal geen enkele vermeerdering zijn van de budgettaire enveloppe ingevolge deze nieuwe opdracht.

Een tweede ontwerp, met het oog op de bestrijding van de overstromingen en hun catastrofale gevolgen, vormt momenteel het onderwerp van een studie gemaakt door een werkgroep aangesteld door de Ministerraad. Een definitief ontwerp zal weldra aan de Ministerraad worden voorgelegd.

Commissies voor ongevallen in het verkeer (C.A.R.C.O.V.)

Een lid vestigt de aandacht op het feit dat de Minister de instelling heeft aangekondigd van « commissies voor ongevallen in het verkeer » om een verbetering te bekomen op de « zwarte punten » van verschillende gemeenten.

Kan de Minister zeggen of die commissies reeds werken en, zoniet, wanneer zij zullen worden ingesteld ?

Wie zal van die commissies deel uitmaken ?

De Minister antwoordt dat thans de commissies C.A.R. niet operationeel zijn.

De tussenkomst van de Commissie voor Ongevallen in het Verkeer integreert zich in een wetsontwerp dat de bevoegdheden van het Wegenfonds verandert. Dit wetsontwerp, thans voorgelegd voor advies bij de afdeling Wetgeving van de Raad van State, beoogt namelijk het Wegenfonds toe te staan herstelwerken te financieren en uit te voeren op bestaande gemeente- en provinciewegen volgens een door de Commissie voor provinciale wegeninfrastructuur vastgelegd jaarlijks programma en dit in functie van bepaalde criteria.

Bij het opstellen van hun jaarlijks programma zullen de commissies voor provinciale wegeninfrastructuur rekening moeten houden met de werken voorgesteld door de commissies voor ongevallen in het verkeer.

De C.O.V. zullen dus alleen maar operationeel zijn als de wijziging van de wet betreffende het Wegenfonds in werking zal kunnen treden.

De samenstelling van de C.O.V. is aan de gang opdat zij kunnen werken vanaf het in werking treden van de nieuwe bevoegdheden van het Wegenfonds.

De C.O.V. zullen samengesteld worden uit vertegenwoordigers van :

- de overheid die de akte van bevinding heeft opge maakt, of de rijkswacht of de politie;
- het gemeentebestuur, als het niet over autosnelwegen gaat;
- het Bestuur van vervoer van het Departement van Verkeerswegen;
- het provinciebestuur, als het om een provincieweg gaat;
- de Executieve van het betrokken gewest als het om gemeente- of provinciewegen gaat;

La construction des murs de quai constituant une partie de l'aménagement du réseau des voies hydrauliques, la dépense devra être incorporée dans le budget prévu pour cet aménagement. Il n'y aura aucune augmentation de l'enveloppe budgétaire à la suite de cette nouvelle mission.

Un deuxième projet visant à lutter contre les inondations et leurs effets catastrophiques est actuellement soumis à l'étude d'un groupe de travail interministériel désigné par le Conseil des Ministres. Un projet définitif sera soumis sous peu au Conseil des ministres.

Commissions des accidents de la route (C.A.R.C.O.V.)

Un membre attire l'attention sur le fait que le Ministre a annoncé la création de commissions des accidents de la route » en vue de l'amélioration des points noirs des différentes communes.

Le Ministre peut-il dire si ces commissions sont déjà opérationnelles, et dans la négative, quand elles seront créées ?

Qui fera partie de ces commissions ?

Le Ministre répond qu'actuellement les commissions C.A.R. ne sont pas opérationnelles.

L'intervention des commissions des accidents de la route s'intègre dans un projet de loi modifiant les compétences du Fonds des routes. Ce projet de loi, qui est actuellement soumis à l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat, a pour but, notamment, de permettre au Fonds des routes de financer et de faire exécuter les travaux de réfection nécessaires sur certaines routes communales ou provinciales selon un programme annuel, établi par des commissions d'infrastructures routières provinciales, et ce en fonction de critères déterminés.

Pour l'établissement de leur programme annuel les commissions d'infrastructures routières provinciales devront tenir compte des travaux proposés par les commissions des accidents de la route.

Ainsi les C.A.R. ne seront-elles opérationnelles que lorsque la modification de la loi relative au Fonds des routes pourra entrer en vigueur.

On procède actuellement à la constitution des C.A.R. de manière qu'elles puissent fonctionner dès l'entrée en vigueur des nouvelles compétences du Fonds des routes.

Les C.A.R. seront composées de représentants de :

- l'instance qui a fait le constat de l'accident, soit la gendarmerie, soit la police;
- l'administration communale, lorsqu'il ne s'agit pas d'autoroutes;
- l'Administration des transports du Département des Communications;
- l'administration provinciale, lorsqu'il s'agit d'une route provinciale;
- l'Exécutif de la Région concernée, lorsqu'il s'agit de routes provinciales ou communales;

— het Bestuur der wegen van het Departement van Openbare Werken.

De werken hadden betrekking op de rioleringen en voetpaden. Zou het niet mogelijk zijn daar ook de openbare verlichting in te betrekken, aangezien deze na de uitvoering aan de gemeente zou worden overgedragen?

De Minister vestigt er de aandacht op dat het hier niet gaat over een wijziging der regels van het Gemeentefonds, maar over de bevoegdheid van het Wegenfonds.

Boven de uitbreiding van de bevoegdheid uiteengezet in de eerste vraag, beoogt onderhavig wetsontwerp, dat thans voor advies bij de Raad van State voorgelegd is, het Wegenfonds toe te staan de bouw evenals die van rioleringen onder de rijkswegen ten laste te nemen.

Het is niet voorzien dat de verbetering van de openbare verlichting ten laste genomen wordt door het Ministerie van Openbare Werken.

Anderzijds is het zeker dat de gemeenten niet in staat zijn de financiële last te dragen, die voortvloeit uit het onderhoud van één sterk ontwikkelde openbare verlichting.

Volgens hetzelfde lid ondervinden de gemeenten grote moeilijkheden om de rivieren op te schonen die thans ten laste komen van de « Hydraulique Agricole » die van het Waalse Gewest afhangt.

Bovendien zijn de aanpassingswerken aan de rivieren eveneens ten laste van diezelfde administratie die niet over voldoende kredieten beschikt om de werken uit te voeren.

Kan de Minister zeggen of hij in de ontwerpen die hij zal voorstellen de aanpassings- en/of schoonmaakwerken van de rivieren ten laste kan nemen?

De Minister antwoordt als volgt :

Thans voorziet een wetsontwerp, dat in de schoot van een door de Ministerraad in het leven geroepen interministeriële werkgroep besproken wordt, het ten laste nemen door het Ministerie van Openbare Werken van werken die nodig zijn voor de bestrijding van overstromingen.

De werken betreffende de waterwegen, die *ratione materiae* deel uitmaken van de bevoegdheid der Gewesten, zullen onderzocht en uitgevoerd worden in overeenkomst met die lasten.

9. Gemeentewerken

Tienjarenplan

Is het waar dat de gemeenten zich genoopt zullen zien hun programma van uit te voeren werken te voorzien voor een periode van tien jaar (tienjarig programma) en dat Openbare Werken ze zullen uitvoeren en financieren?

De Minister antwoordt dat er geen sprake is dat aan de gemeenten gevraagd zou worden een tienjarig programma van uit te voeren werken op te maken.

— l'Administration des routes du Département des Travaux publics.

Les travaux se rapportaient aux canalisations d'égouts et aux trottoirs. Ne serait-il pas possible d'y inclure l'éclairage public, étant entendu que celui-ci serait remis à la commune après exécution?

Le Ministre fait observer qu'il ne s'agit pas ici de modifier les règles du Fonds des communes, mais la compétence du Fonds des routes.

Outre l'extension de compétence développée dans la première question, le projet de loi actuellement soumis à l'avis du Conseil d'Etat envisage de permettre au Fonds des routes de prendre en charge la construction et l'aménagement de trottoirs le long des routes de l'Etat ainsi que d'égouts sous les voiries d'Etat.

Il n'est pas prévu que l'amélioration de l'éclairage public soit prise en charge par le Ministère des Travaux publics.

D'autre part, il est certain que les communes ne seraient pas capables de supporter la charge financière que représente l'entretien d'un éclairage public très développé.

Selon le même commissaire, les communes éprouvent de grosses difficultés à faire curer les rivières qui sont actuellement prises en charge par l'Hydraulique agricole dépendant de la Région wallonne.

D'autre part, les aménagements aux rivières sont également à charge de la même administration et celle-ci ne dispose pas de crédits suffisants pour les faire exécuter.

Le Ministre peut-il dire si, dans les projets de loi qu'il va présenter, il peut prendre en charge les travaux d'aménagement et/ou de curage des rivières?

Le Ministre répond ce qui suit :

Actuellement, un projet de loi, qui est discuté au sein d'un groupe de travail interministériel créé par le Conseil des ministres, prévoit la prise en charge, par le Ministère des Travaux publics, des travaux nécessaires à la lutte contre les inondations.

Les travaux concernant des cours d'eau qui font partie des compétences *ratione materiae* des Régions, seront étudiés et réalisés en accord avec celles-ci.

9. Travaux communaux

Plan décennal

Est-il exact que les communes vont être obligées d'établir un programme de travaux pour les dix prochaines années (programme décennal) et que les Travaux publics vont les exécuter et les financer?

Le Ministre répond qu'il n'est pas question de demander aux communes un plan décennal pour les travaux à effectuer à leur voirie.

De werken die uitgevoerd en gefinancierd zouden worden door Openbare Werken zijn deze die zouden voorgesteld worden door de provinciale commissies voor weginfrastructuur. Dit zou gebeuren volgens een jaarlijks plan zoals voorzien in het wetsontwerp betreffende de uitbreiding van de bevoegdheden van het Wegenfonds, dat momenteel onderworpen is aan een advies van de Raad van State.

In het kader van een goed beheer, hebben de gemeenten er echter belang bij de werken uit te voeren op hun territorium, te voorzien op lange termijn ten einde een coherentie te bereiken.

10. Deconcentratie

Op hoeveel kan men de besparing schatten die verwezenlijkt zou worden door een gedeeltelijke decentralisatie van de bevoegdheden van het B.E.E. (in het bijzonder met betrekking tot onderhoud) ?

De Minister antwoordt dat de aanneming van onderhoud reeds is gedecentraliseerd. Inderdaad, wordt voor het onderhoud een aanneming voorzien opgesplitst in tien afzonderlijke loten, één per provincie, één voor Brussel, één voor Vlaams-Brabant.

De procedure voorzien voor deze onderhoudsaanneming is de openbare aanbesteding. De aanneming wordt bijgevolg toegewezen aan de laagst biedende inschrijver.

Men kan dus stellen dat, gezien de aard van de procedure, en de opdeling in loten, dat de financiële voorwaarden met het huidige voorzien systeem het meest gunstige is voor de Schatkist, overwegend dat de materiële middelen en personeels-effectief niet voorhanden zijn om het onderhoud in eigen beheer uit te voeren.

De uitvoeringsdiensten van het B.E.E. zijn eveneens gedecentraliseerd. Er zijn vijf uitvoeringsdiensten :

- Oost- en West-Vlaanderen;
- Antwerpen, Limburg, Vlaams-Brabant;
- Brussel;
- Henegouwen, Namen, Waals-Brabant;
- Luik, Luxemburg.

11. Rijksinstituut voor Grondmechanica

Het Rijksinstituut voor Grondmechanica is gevestigd te Gent. Welke verdeling bestaat er nopens het bedrag tussen Vlaanderen, Wallonië en Brussel ?

Welke zijn de gespecialiseerde universitaire centra die tot die studie bijdragen ?

De Minister verschaft volgende bijzonderheden :

Het artikel 32.02 : aan het Rijksinstituut voor Grondmechanica worden voor het opstellen van geotechnische kaarten

Les travaux qui seraient exécutés et financés par les Travaux publics sont ceux qui auraient été proposés par les commissions provinciales d'infrastructures routières, et ce selon un plan annuel, comme prévu par le projet de loi visant à étendre les compétences du Fonds des routes qui est actuellement soumis pour avis au Conseil d'Etat.

Cependant, il est certain que, dans le cadre d'une bonne gestion, les communes ont intérêt à programmer à long terme les travaux à réaliser sur leur territoire, de manière à en avoir une vue cohérente.

10. Déconcentration

A combien pourrait-on évaluer les économies réalisables grâce à une décentralisation partielle des compétences de l'A.E.E. (notamment en matière d'entretien) ?

Le Ministre répond que les entreprises d'entretien sont déjà décentralisées. En effet, pour cet entretien, le marché est divisé en dix lots séparés, un par province, un pour Bruxelles, un pour le Brabant flamand.

La procédure prévue pour ce marché est l'adjudication publique. Le marché est par conséquent attribué au soumissionnaire le moins disant.

On peut donc conclure, vu la nature de la procédure et la division en lots, que, dans le système actuel précité, les conditions financières sont les plus avantageuses pour le Trésor, puis qu'on ne dispose ni des moyens matériels ni des moyens en personnel pour faire exécuter l'entretien par les services.

Les services d'exécution de l'A.E.E. sont également décentralisés. Il y a cinq services d'exécution couvrant les zones indiquées ci-après :

- Flandre orientale et occidentale;
- Anvers, Limbourg, Brabant flamand;
- Bruxelles;
- Hainaut, Namur, Brabant wallon;
- Liège, Luxembourg.

11. Institut géotechnique de l'Etat

L'institut géotechnique de l'Etat se trouve à Gand. Comment ce montant est-il réparti entre la Flandre, la Wallonie et Bruxelles ?

Quels sont les centres universitaires spécialisés appelés à contribuer à cette étude ?

Le Ministre fournit les précisions suivantes :

L'article 32.02 : subside à l'Institut géotechnique de l'Etat pour l'établissement de cartes géotechniques en collaboration

in samenwerking met verschillende universitaire centra, subsidies voorzien van 6 miljoen voor 1985. Hierna de verdeling :

Inter-universitaire centrum te Brussel (U.L.B.-V.U.B.) : 1 400 000 frank;

Rijksuniversiteit te Gent : 1 400 000 frank;

Rijksuniversiteit te Luik : 850 000 frank;

Université catholique de Louvain : 850 000 frank;

Secretariaat : 1 500 000 frank.

12. Teledetectie

Heeft het Departement van Openbare Werken in 1984 kontakten afgesloten met private ondernemingen omtrent teledetectie en indien zulks het geval is voor welk bedrag ?

Er werden in 1984 geen nieuwe kontrakten afgesloten met private ondernemingen in het domein van teledetectie.

13. Energiebesparing

Wat is de toestand van de Commissie voor energiebesparing en rationeel gebruik van energie in de openbare sektor ? Vergadert deze regelmatig ? Welke zijn de resultaten van haar activiteit ?

De Commissie voor energiebesparing en rationeel verbruik van energie in de openbare sektor, waarvan de opdracht in het ministerieel besluit van 23 maart 1981 werd omschreven werd opgericht in de schoot van het Ministerie van Openbare Werken.

Binnen de Commissie werden twee werkgroepen opgericht :

- de werkgroep « Wegen en Waterwegen »;
- de werkgroep « Gebouwen ».

De conclusies van de twee werkgroepen werden vastgelegd in twee verslagen d.d. juli 1981 en d.d. juni 1982.

De Commissie komt samen telkens een evaluatie van de in uitvoering zijnde conclusies van de werkgroepen dient gemaakt.

De Regering voert een actief beleid in het domein van rationeel verbruik van energie (R.V.E.). Zo werd in 1983, 1984 en ook voor 1985 een complementair programma van 1 000 miljoen frank voorzien voor R.V.E.-investeringsprojecten. Elk departement kan aanspraak maken op deze schijf. De selectie van de voorstellen gebeurt echter en dit in opdracht van het M.C.E.S.C. door de K.O.K. en dus niet door de Commissie. Zo verwierf het departement op deze complementaire schijf :

- in 1982 : 225 miljoen frank (strategische schijf);
- in 1983 : 480 miljoen frank;
- in 1984 : 399 miljoen frank;
- in 1985 : nog te bepalen, de voorstellen zijn in te dienen vóór april 1985.

avec divers centres universitaires, prévoit 6 millions pour 1985. La répartition est la suivante :

Centre inter-universitaire de Bruxelles (U.L.B.-V.U.B.) : 1 400 000 francs;

Université de Gand : 1 400 000 francs;

Université de Liège : 850 000 francs;

Université catholique de Louvain (Louvain-la-Neuve) : 850 000 francs;

Secrétariat : 1 500 000 francs.

12. Télédétection

Le Ministère des Travaux publics a-t-il encore conclu en 1984 des contrats de télédétection avec des entreprises privées, et si oui, pour quel montant ?

Le Ministre répond qu'il n'y a pas eu en 1984, en matière de télédétection, de conclusion de nouveaux contrats avec des entreprises privées.

13. Economies d'énergie

Où en est la Commission pour les économies d'énergie et l'usage rationnel de l'énergie dans le secteur public ? Se réunit-elle régulièrement ? Quels sont les résultats de ses travaux ?

La Commission pour les économies d'énergie et l'usage rationnel de l'énergie dans le secteur public, dont la mission fut arrêtée par arrêté ministériel du 23 mars 1981, a été constituée au sein du département des Travaux publics.

Au sein de cette Commission, deux groupes de travail ont été constitués :

- le groupe de travail « Routes et Voies hydrauliques »;
- le groupe de travail « Bâtiments ».

Les conclusions de ces deux groupes de travail ont été reprises dans deux rapports datant de juillet 1981 et de juin 1982.

La Commission se réunit chaque fois qu'une évaluation des conclusions en voie d'exécution des groupes de travail s'impose.

Le Gouvernement mène une politique active dans le domaine de l'utilisation rationnelle de l'énergie (U.R.E.). C'est ainsi qu'en 1983, 1984 et 1985 une tranche complémentaire de 1 000 millions de francs est prévue pour des projets d'investissement en U.R.E. Chaque département peut recourir à cette tranche. Toutefois, la sélection des projets est faite par la C.O.C. à qui elle a été confiée par le C.M.C.E.S. C'est ainsi que le département a obtenu sur cette tranche complémentaire :

- en 1982 : 225 millions de francs (tranche stratégique);
- en 1983 : 480 millions de francs;
- en 1984 : 399 millions de francs;
- en 1985 : encore à déterminer, les propositions sont à introduire avant avril 1985.

Deze projecten zijn dus toe te voegen aan deze van het functioneel programma, waarin via renovaties en toepassing van R.V.E.-gerichte technieken bij nieuwbouw, ook heel wat kredieten besteed worden aan R.V.E. De globale som van R.V.E. in het functioneel investeringsprogramma is moeilijk te bepalen aangezien deze geïntegreerd zijn in de projecten en als dusdanig niet afzonderlijk vermeld. Bij wijze van voorbeeld verwijst de Minister naar de som van 560 miljoen frank voorbehouden voor het buitengewoon onderhoud in de Rijksgebouwen, waarvan eveneens een gedeelte gaat naar verbeteringen met betrekking tot R.V.E.

A. Actualisering van de voorstellen van de werkgroep
« Wegen en Waterwegen »

1. Wegverlichting

1.1. Uitdoven van de continue autosnelwegenverlichting tijdens de nachtelijke periode van 0 u. 30 tot 5 u. 30 en halveren van de verlichtingsniveau's op de autosnelwegen.

De sinds in 1981 van toepassing gestelde maatregelen hebben een jaarlijkse besparing van 115 miljoen frank op het budget van het departement tot gevolg.

Het macro-economische bilan noopt er nochtans toe een gedeelte van deze maatregelen te versoepelen, zoals uiteengezet in 1.3 hierna.

1.2. Vervanging van de lagedruk natriumdamlampen van 180 W door lampen van 131 W.

Momenteel zijn praktisch alle lampen van 180 W door lampen van 131 W vervangen. Per uur brandtijd geeft dit een energiebesparing van :

- 40 Wh wanneer de lamp van 131 W wordt aangesloten op de bestaande ballasten van de lampen van 180 W;
- 70 Wh wanneer de lamp wordt aangesloten op de overeenstemmende ballast.

Door deze maatregel wordt een jaarlijkse besparing van 40 miljoen frank gerealiseerd.

1.3. Versoepeling van de besparingsmaatregelen.

Uit een grondige vergelijkende studie nopens de ongevallen 's nachts vóór invoering en na invoering van voormelde besparingsmaatregelen blijkt dat de besparingsmaatregelen dienen versoepeld te worden.

Macro-economisch blijkt dat de toename van de ongevallen en de verhoging van de ernst ervan op weggedeelten met besparingsmaatregelen ten opzicht van weggedeelten vrijgesteld van deze maatregelen, in wanverhouding staan tot de besparing.

Aldus wordt overwogen de uitdoving te versoepelen en niet star te doen verlopen tussen 0 u. 30 en 5 u. 30, maar afhankelijk te regelen in functie van het werkelijk verkeersdebiet. Zulks zal ongetwijfeld de verkeersveiligheid ten goede komen op autosnelweggedeelten, welke 's nachts nog intens verkeer vertonen, en op weekendnachten en nachten

Ces projets s'ajoutent donc à ceux prévus au programme fonctionnel, dans le cadre duquel des crédits importants sont consacrés à l'U.R.E. au travers des rénovations et de l'application de techniques U.R.E. aux constructions nouvelles. La somme globale de la partie U.R.E. dans le programme fonctionnel d'investissement est difficilement déterminable, puisque les aspects U.R.E. y sont intégrés dans les projets eux-mêmes et ne sont donc pas mentionnés de façon distincte. A titre d'exemple, le Ministre cite le montant de 500 millions de francs prévu pour l'entretien extraordinaire des bâtiments de l'Etat, dont une partie sera également consacrée à des améliorations en relation avec l'U.R.E.

A. Actualisation des propositions du groupe de travail
« Routes et Voies hydrauliques »

1. Eclairage routier

1.1. Extinction de l'éclairage des autoroutes entre 0 h 30 et 5 h 30 et réduction de moitié des niveaux d'éclairage sur les autoroutes.

Les mesures instaurées en 1981 représentent une économie annuelle de 115 millions de francs sur le budget du département.

Le bilan macro-économique de ces mesures conduit toutefois à assouplir une partie de ces mesures, comme il est exposé au 1.3 ci-après.

1.2. Remplacement des lampes au sodium basse pression 180 W par des lampes de 131 W.

A l'heure actuelle, presque toutes les lampes de 180 W ont été remplacées par des lampes de 131 W. Par heure d'allumage, cela représente une économie de :

- 40 Wh lorsque la lampe 131 W est raccordée sur les ballasts existants des lampes 180 W;
- 70 Wh lorsque la lampe est raccordée sur un ballast adapté et correspondant.

Cette mesure permet de réaliser une économie annuelle de 40 millions de francs.

1.3. Assouplissement des mesures d'économie.

Une étude comparative approfondie des accidents nocturnes, réalisée avant et après l'introduction des mesures d'économie, montre la nécessité d'assouplir ces mesures.

L'analyse macro-économique indique que l'économie réalisée est en disproportion avec l'accroissement des accidents et l'augmentation de la gravité des accidents sur les tronçons soumis à des mesures d'économie par rapport aux tronçons n'ayant pas fait l'objet de telles mesures.

Ainsi il est envisagé d'assouplir les heures d'extinction au lieu d'appliquer un horaire fixe entre 0 h 30 et 5 h 30 et de les régler en fonction du trafic réel. Cela augmentera assurément la sécurité routière sur des tronçons comportant un trafic nocturne élevé, et pendant les nuits de week-end et nuits de journées de congé. L'incidence financière de cet

van verlofdagen. De financiële invloed van deze versoepelingsmaatregel is zeer beperkt, aangezien de vroegere uitschakeling op een groot aantal sekties en de latere inschakeling (bijvoorbeeld zondagmorgen) het langer behoud van verlichting op een geringer aantal sekties zal compenseren.

Een tweede versoepeling van de besparingsmaatregelen dringt zich op voor de autosnelwegensekties met bijzonder intens verkeer. Zo wordt op de autosnelwegensekties met een dagelijks verkeer van meer dan 10 000 voertuigen per dag overwogen een luminantieniveau in te stellen van 2 candela/m².

Het betreft ongeveer 430 km autosnelweg op het volledig net van ongeveer 1 400 km. Voor deze maatregel wordt echter de economische 131-W-lamp met verhoogd rendement toegepast. De financiële invloed van deze versoepeling bedraagt 36 miljoen frank.

De globale versoepeling van de besparingsmaatregelen herleidt de unitiele besparing van 115 miljoen frank tot nagenoeg 80 miljoen frank.

Beide versoepelingsmaatregelen kunnen binnen enkele weken na beslissing uitgevoerd worden.

2. Coördinatie van driekleurige verkeerslichten

Installaties van coördinatie van de driekleurige verkeerslichten in stedelijke agglomeraties zijn in uitvoering in Antwerpen, Mechelen en Leuven.

— In Antwerpen zijn reeds 81 kruispunten in dienst en zijn de werken voor nog 149 kruispunten in uitvoering;

— In Mechelen en Leuven zijn de installaties in uitvoering en zullen in de tweede helft van 1985 in dienst genomen worden;

— In Luik is een uitbreiding van de bestaande installatie in 1985 voorzien.

De brandstofbesparing op de gecoördineerde trajecten wordt geraamd op 12 pct. Men mag aannemen dat de besparing per kruispunt en per jaar 2 miljoen frank bedraagt.

3. Alternatieve energiebronnen

Een microcentrale op de Ourthe te Grosses-Battes, waarvan de werken op 31 mei 1983 zijn aangevat, is volop in uitvoering. Het in-dienst-stellen van de centrale mag worden verwacht in het begin van 1986. Het vermogen van de centrale is 1 500 kW.

Het bestek voor een tweede microcentrale van 4 000 kW aan de stuw Grands-Malades op de Maas is klaar.

De beslissing tot uitvoering werd genomen. De werken en de uitbating van de centrale worden gegund via een concessie met Socolié die reeds meerdere hydro-elektrische centrales en exploitatie heeft. Deze tweede centrale bevat een nieuwigheid: de bladen van de turbine zijn oriënteerbaar zodat een hoger rendement bereikt wordt bij verschillende debieten.

L'assouplissement est négligeable, puisque l'extinction avancée sur un grand nombre de sections et l'allumage retardé (par exemple le dimanche matin) compenseront l'extinction retardée sur un plus petit nombre de sections.

Un deuxième assouplissement s'impose pour les sections d'autoroute à très haute densité de trafic. C'est ainsi qu'il est envisagé sur les tronçons avec un trafic journalier supérieur à 10 000 véhicules de rétablir un niveau d'éclairage de 2 candela/m².

Il s'agit de 430 km d'autoroutes sur un réseau global de quelque 1 400 km. Pour cette mesure, la lampe économique de 131 W à haut rendement serait utilisée. L'incidence financière de cette mesure d'assouplissement est de 36 millions de francs.

L'assouplissement global des mesures d'économie ramène l'économie initiale de 115 millions de francs à environ 80 millions de francs.

Les mesures d'assouplissement peuvent être exécutées dans un délai de quelques semaines.

2. Coordination des feux de signalisation tricolores

Des installations de coordination des feux tricolores sont en cours d'exécution dans les agglomérations urbaines: Anvers, Malines et Louvain.

— A Anvers, 81 carrefours sont déjà en service, les travaux pour 149 nouveaux carrefours sont en exécution;

— A Malines et Louvain, les installations sont en exécution et seront mises en service pendant le deuxième trimestre de 1985;

— A Liège, une extension de l'installation existante est prévue pour 1985.

L'économie de carburant sur des trajets coordonnés peut être estimée à 12 p.c. On peut supposer que l'économie par carrefour et par année s'élève à 2 millions de francs.

3. Nouvelles sources d'énergie

Une microcentrale est en cours de réalisation sur l'Ourthe aux Grosses-Battes; les travaux ont débuté le 31 mai 1983. La mise en service peut être prévue pour début 1986. La puissance est de 1 500 kW.

Le cahier des charges pour une deuxième centrale de 4 000 kW est prêt; elle se situe au barrage des Grands-Malades sur la Meuse.

La décision de mise en chantier a été prise. Les travaux et l'exploitation de cette centrale sont adjugés par un contrat de concession avec la Socolié, qui a déjà plusieurs centrales hydro-électriques en exploitation. Cette deuxième centrale comporte une nouveauté: les pales de la turbine sont orientables, de sorte qu'un plus haut rendement est obtenu à différents débits.

Een windturbine van 200 kW is opgesteld te Zeebrugge en is sinds september 1983 in dienst. Momenteel voedt zij de uitwateringssluizen te Heist. Een tweede windturbine van 150 kW is opgesteld te Mechelen aan de nieuwe werkplaats van het departement en is eveneens in dienst. Beide installaties hebben zeer nuttig onderzoekingswerk opgeleverd, zodat beslist werd een windturbinepark met 35 tot 40 molens te Zeebrugge op te stellen. Een krediet van 298 miljoen frank is daartoe voorzien.

Een proefinstallatie met fotovoltatische cellen is aan de tunnel te Wevelgem in uitvoering. Zij zal inwendig verlichte signalisatie van de tunnel voeden.

Een bijkomend krediet is vastgelegd voor de uitbreiding van de proefinstallatie. De bedoeling ervan is een opbrengstverhoging van de cellen te bekomen door toepassing van nieuwe technologieën. Deze zijn :

- het gebruik van semi-kristallijn siliciumcellen i.p.v. monokristallijn siliciumcellen;
- het draaibaar opstellen van de cellen zodat deze de stand van de zon kunnen volgen;
- het combineren van een zonnecelleninstallatie met een windturbine van klein vermogen met de bedoeling de continuïteit van de voeding te verzekeren;
- het aanwenden van spiegels.

B. Werkgroep « Gebouwen »

De werkgroep « Gebouwen » heeft maandelijks vergaderd tot oktober 1982. Het sekretariaat werd waargenomen door de Dienst van Fysische Toepassingen van de Régie der Gebouwen. Het bleek alras dat het ganse gewicht van de operatie (ideeën, materieel werk) op de schouders van de Régie der Gebouwen en deze Dienst alleen kwam te liggen. Daar ondertussen verschuivingen in de aktiviteitssfeer aangaande energiebesparing zich voordeden o.a. naar de C.O.C. (selektieve schijf R.V.E.) werd besloten de Kommissie slechts samen te roepen wanneer nieuwe feiten zulks noodzakelijk maakten.

Niettemin is het onloochenbaar dat al de adviezen naar vorgebracht in de werkgroep thans hun toepassing vinden langs de selektieve schijf o.m. energiekadaster, telekontrolle, thermografie, brochures voor beheerder, enz., zoals hierna uiteengezet.

Drie telekontroolinstallaties, bedoeld om de termische prestaties van een aantal gebouwen te beheren, resp. in het Brusselse, Gentse en Luikse werden aanbesteed en toegewezen. De werken zijn aangevangen. Verwacht wordt de installatiekosten in 5 jaar af te schrijven.

Het energie kadaster waarvan het konvas in de Kommissie werd vastgelegd, werd bijgewerkt en geïnformatiseerd. Een aantal studie burelen worden aangeduid voor het opstellen der studies. Deze zullen kortelings worden gebruikt ten einde de bouwfysische karakteristieken te toetsen aan het

Une éolienne de 200 kW est opérationnelle depuis septembre 1983 à Zeebrugge. A l'heure actuelle, elle alimente les écluses d'écoulement d'eau à Heist. Une deuxième éolienne a été installée et est également en service à Malines dans les environs du nouvel atelier du département. Les installations précitées ont permis de réaliser des recherches très utiles, et c'est ainsi qu'on envisage d'installer à Zeebrugge un parc de 35 à 40 éoliennes, pour lequel un crédit de 298 millions de francs est prévu.

Une installation d'essai de cellules photovoltaïques est en cours d'exécution à Wevelgem; elle alimentera les panneaux lumineux du tunnel.

Un crédit supplémentaire a été engagé pour l'exécution d'une extension de cette installation. Le but est d'augmenter le rendement des cellules par l'application de technologies nouvelles :

- utilisation de cellules de silicium semi-cristallines au lieu de monocristallines;
- installation orientable des cellules pour qu'elles puissent suivre le mouvement du soleil;
- combinaison d'une installation de cellules solaires avec une éolienne à puissance réduite dans le but d'assurer la continuité de l'alimentation;
- utilisation de miroirs.

B. Groupe de travail « Bâtiments »

Le groupe de travail « Bâtiments » s'est réuni mensuellement jusqu'en octobre 1982. Le secrétariat a été assuré par le Service d'applications physiques de la Régie des bâtiments. Il est apparu rapidement que tout le poids de l'opération (idées, travail matériel) reposait sur la Régie et le service précité. Comme entre-temps des glissements d'activité sont intervenus vers la C.O.C. (tranche sélective U.R.E.), il fut décidé de réunir la Commission chaque fois que des faits nouveaux le rendait nécessaire.

Néanmoins, il est indéniable que tous les avis du groupe de travail ont trouvé leur application par le biais de la tranche sélective, notamment le cadastre énergétique, le télécontrôle, la thermographie, les brochures de gestionnaire, etc., comme il est exposé ci-après.

Trois installations de télécontrôle, ayant comme fonction de gérer les rendements thermiques dans un certain nombre de bâtiments, respectivement à Bruxelles, Gand et Liège, ont été mises en adjudication et attribuées. Les travaux ont débuté. On estime que les frais d'installation seraient amortis en cinq ans.

Le cadastre énergétique, dont les modalités ont été déterminées en Commission, a été actualisé et informatisé. Un certain nombre de bureaux d'étude sont désignés pour réaliser les études. Celles-ci seront utilisées sous peu afin d'analyser les caractéristiques physiques de construction en fonction

energieverbruik. Dit kadaster moet toelaten vast te stellen of al dan niet thermische verbeteringswerken nodig zijn.

Een brochure opgesteld ten behoeve van beheerders van gebouwen werd op grote schaal onder de departementen en parastatalen verspreid.

De Commissie onderzoekt eveneens het nut van de thermographie. Een studiebureau werd gelast met gevelthermografie ten einde zwakke plaatsen in de thermische isolatie van gevels op te sporen.

De Commissie stelde eveneens een organigram op van alle publieke en parastatale diensten die geïnteresseerd of te doen hebben met energiebesparingsproblemen. Dit organigram moet toelaten de ingewonnen informatie sneller en doelmatiger te verspreiden.

Het is nochtans wenselijk dat het interdepartementeel contact over de R.V.E.-materie langs de Commissie om behouden zou worden.

Met de middelen waarover zij beschikt stelt de werkgroep zich tot doel de akties gevoerd langs de C.O.C. te evalueren, te rapporteren en eventueel daaruitvolgend nieuwe suggesties naar voren te brengen.

14. Tegemoetkoming van slachtoffers van natuurrampen

Een gebrek aan personeel zou aan de basis liggen van de achterstand in de behandeling en in de uitbetaling van de rampendossiers.

Op welke begroting staan de kredieten van de Nationale Rampenkas ?

Welke zijn de voornaamste verbeteringen die moeten voortspruiten uit het nieuw wetsontwerp voor deze gelegenheid ?

De Minister antwoordt als volgt :

Gebrek aan personeel

De aanvragen tot tussenkomst worden ingediend bij de provinciegouverneurs, die in eerste aanleg de vergoedingsbeslissing nemen.

Uit ingewonnen inlichtingen — de gouverneurs staan hiërarchisch niet onder het gezag van de Minister — blijkt dat de vergoeding van de slachtoffers van natuurrampen, na de organisatiemoeilijkheden eigen aan de uitvoering van een nieuwe wetgeving, niet geremd te zijn door een gebrek aan personeel op het niveau van de diensten van de provinciegouverneur.

Wat betreft de tussenkomst van zijn departement in de procedure van uitbetaling van de toegekende vergoedingen, te weten nazicht van de beslissingen, technisch en juridisch, nazicht van de wederbelegging en opmaken van de betalingsorders die voor uitvoering aan de Nationale Rampenkas overgemaakt worden, deden zich moeilijkheden voor. Na onderzoek van de problemen die zich stelden, heeft de Minister het aantal personeelsleden voor deze taken doen opvoeren en

de la consommation d'énergie. Ce cadastre doit également permettre de constater si des travaux d'amélioration thermique s'imposent.

Une brochure, rédigée à l'intention des gestionnaires des bâtiments, a été distribuée à grande échelle aux départements et parastataux.

La Commission examine également l'utilité de la thermographie. Un bureau d'études est chargé de la thermographie des façades afin de déterminer les endroits de ces façades dont l'isolation thermique laisse à désirer.

La Commission a également établi un organigramme de tous les services publics et parastataux qui s'intéressent aux problèmes des économies d'énergie. Cet organigramme doit permettre une diffusion plus efficace et plus rapide des informations.

Il est toutefois souhaitable que le contact interdépartemental concernant l'U.R.E. soit maintenu par la Commission.

Avec les moyens dont il dispose, le groupe s'est assigné comme objectif de suivre les actions menées par la C.O.C., de les évaluer, d'établir un rapport à leur sujet et de proposer des suggestions en conséquence.

14. Indemnisation des victimes de calamités naturelles

Un manque de personnel serait à la base du retard dans le traitement et la liquidation des dossiers en matière de calamités naturelles.

A quel budget émanent les crédits de la Caisse nationale des calamités ?

Quelles sont les principales améliorations prévues par le nouveau projet de loi en la matière ?

Le Ministre répond ce qui suit :

Manque de personnel

Les demandes d'intervention sont introduites auprès des gouverneurs de province qui, en première instance, prennent la décision d'indemnisation.

Renseignements pris — les gouverneurs n'étant pas soumis hiérarchiquement à l'autorité du Ministre —, il semble qu'après les difficultés d'organisation inhérentes à l'exécution d'une nouvelle législation, le retard en matière d'indemnisation des victimes de calamités n'est pas dû à un manque de personnel au niveau des services du gouverneur de province.

Il ajoute que des difficultés sont apparues en ce qui concerne l'intervention de son département, dans la procédure de liquidation des indemnités octroyées, procédure qui comporte un contrôle des décisions au point de vue technique et juridique, un contrôle du remploi et l'établissement des ordres de paiement qui sont transmis à la Caisse nationale des calamités pour exécution. Il souligne qu'après examen des problèmes qui se posaient, il a fait renforcer

de administratieve wederbeleggingsprocedure verlicht, hetgeen als gevolg gehad heeft dat heden de achterstand die op dit vlak vastgesteld, bijna weggewerkt is.

Dank zij de nieuwe behandelingswijzen van de dossiers vallen nieuwe achterstanden niet meer te vrezen.

Kredieten van de Nationale Rampenkas

Aangezien de Nationale Rampenkas afhangt van het Ministerie van Financiën, zijn de kredieten van dit organisme uitgetrokken op de begroting van dit departement.

Ontwerp van wet betreffende de vergoeding van rampen

Een ontwerp van wet betreffende het herstel van zekere schade veroorzaakt aan private goederen en aan goederen van het publiek domein door natuurrampen, werd op 10 augustus 1984 voor advies aan de Raad van State voorgelegd. Op heden is dit advies ons nog niet toegekomen. Dit ontwerp omvat belangrijke verbeteringen in vergelijking met de wet van 12 juli 1976 die deze aangelegenheid thans regelt.

Termijnen zijn voorzien voor de erkenning van de ramp.

De vrijstelling en het abattement worden verhoogd. Bovendien zal de meerschikkende berekeningswijze toelaten de grote schade meer beantwoordend te vergoeden, inzonderheid voor de nijverheidsondernemingen. Giften zullen niet meer aftrekbaar zijn.

De vergoedingsbeslissing, thans onder de bevoegdheid vallend van de provinciegouverneur, wordt volgens het ontwerp toevertrouwd aan de Minister van Openbare Werken. Hierdoor valt alle mogelijkheid van beroep aangetekend door de Staat weg en de beroepen van de gesterden zullen aangetekend worden bij een commissie van beroep, als administratieve rechtsmacht, dus niet meer bij een Hof van beroep.

Al deze wijzigingen hebben snelheid, doeltreffendheid en goed beheer op het oog.

Tenslotte werd, wat betreft landbouwrampen, geen enkele belangrijke wijziging aangebracht en de bevoegdheid van de Minister van Landbouw werd gehandhaafd.

15. Oorlogsschade

Artikel 63.07. — Hoe is het mogelijk dat er nog oorlogsschade bestaat 40 jaar na de wapenstilstand? Welke werken houdt dat artikel in?

In de naoorlogstijd is voorrang gegeven aan het herstel van oorlogsschade aan private goederen (wet van 10 oktober 1947).

Wat het openbaar domein betreft, komt het herstel van de oorlogsschade aan goederen die nodig zijn voor een

l'effectif du personnel affecté à ces tâches et alléger la procédure administrative en ce qui concerne le emploi, grâce à quoi le retard constaté à ce niveau est presque résorbé à ce jour.

Grâce aux nouvelles méthodes de traitement des dossiers, de nouveaux retards ne sont plus à craindre.

Crédits de la Caisse nationale des calamités

Comme la Caisse nationale des calamités dépend du département des Finances, les crédits de cet organisme sont inscrits au budget de ce département.

Projet de loi concernant l'indemnisation en cas de calamités

Un projet de loi relatif à la réparation de certains dommages causés à des biens privés et à des biens du domaine public par des calamités naturelles a été soumis pour avis au Conseil d'Etat le 10 août 1984. L'avis n'est pas encore parvenu au Gouvernement. Ce projet présente des améliorations importantes par rapport à la loi du 12 juillet 1976 qui régit actuellement la matière.

Des délais sont prévus pour ce qui est de la reconnaissance de la calamité.

La franchise et l'abattement sont relevés. En outre, le mode de calcul plus souple permettra d'indemniser les gros dommages de manière plus adéquate, notamment pour les entreprises industrielles. Les dons ne seront plus déductibles.

Comme la décision d'indemnisation, qui appartient actuellement au gouverneur de province, serait confiée au ministre des Travaux publics, toute possibilité d'appel de la part de l'Etat disparaît et les recours des sinistrés seront portés devant une commission d'appel, c'est-à-dire une juridiction administrative, et donc non plus devant la Cour d'appel.

Toutes ces modifications visent à la rapidité, à l'efficacité et à l'économie.

Enfin, en matière de calamités agricoles, aucun changement important n'a été apporté et la compétence du Ministre de l'Agriculture a été maintenue.

15. Dommages de guerre

Article 63.07. — Comment se fait-il qu'il y ait encore des dommages de guerre 40 ans après l'armistice? Quels travaux cet article implique-t-il?

La priorité a été accordée dans l'après-guerre à la réparation des dommages de guerre aux biens privés (loi du 10 octobre 1947).

En ce qui concerne le domaine public, la loi du 6 juillet 1948 met à la charge de l'Etat la réparation des dommages

openbare dienst of voor het nastreven van een op het algemeen belang gericht doel ten laste van de Staat; dit krachtens de wet van 6 juli 1948.

Aangezien de wet van 1948 de Staat geen verplichting tot schadeloosstelling oplegt, werden in de loop van de tijd beperkingen toegepast. De begrotingen waren niet voorzien voor het herstel van oorlogsschade in enkele jaren tijd.

Bovendien worden die dossiers in veel gevallen gekenmerkt door hun complexiteit en hun gemengd karakter : een gedeelte van de werken ressorteert onder het Ministerie van Openbare Werken en het andere gedeelte onder de Ministeries van de Gewesten en de Gemeenschappen.

Sommige stukken zoals de schadeopnemingen in de muntwaarde van 1939 zijn vaak moeilijk te verkrijgen.

De weg die de dossiers afleggen tussen de ondergeschikte besturen (kerkfabriek, gemeentebesturen) en het Ministerie van Openbare Werken, via de Provinciale Technische Dienst en de Administratie der Erediensten van het Ministerie van Justitie blijkt te lang te zijn.

Artikel 63.07 vergoedt de uitgaven betreffende de werken tot herstel van oorlogsschade aan de goederen van de kerkfabrieken. Voor het begrotingsjaar 1985 vertegenwoordigt dit artikel 63.07 een verwachte uitgave van meer dan 10 miljoen frank.

16. Onderzoek

Het bedrag dat is uitgetrokken voor onderzoek en laboratoriumproeven (art. 12.23) is aan de lage kant; hoe komt dat ?

Het in 1985 in artikel 12.23 ingeschreven bedrag voor kosten van studies, onderzoekingen en proeven van het laboratorium is 4 miljoen frank.

Het is geenszins verantwoord om in dit artikel belangrijke bedragen in te schrijven, want de meeste proeven kunnen binnen het Bestuur worden uitgevoerd.

In dit opzicht beschikken inzonderheid het Bruggebureau, alsmede het Bestuur der Wegen over de noodzakelijke laboratoria ter uitvoering van alle nodige studies.

17. Het plan C.A.N.A.C.

De Minister van Verkeerswezen heeft tenslotte toch besloten voor de luchtcontrole het plan « C.A.N.A.C. » te verwezenlijken. Vreemd genoeg worden sommige werken die bestemd zijn voor de uitvoering van dit plan gedragen door de begroting van Openbare Werken en niet door die van Verkeerswezen.

Het zijn werken voor een bedrag van 1 800 miljoen frank, waarvan de overdracht in feite het totale investeringsvolume van Openbare Werken vervalst.

Hoe is die op zijn minst verrassende beslissing te verklaren en door welk begrotingsartikel wordt die overdracht gedekt ?

de guerre aux biens nécessaires à un service public ou à la poursuite d'une fin d'intérêt général.

Comme la loi de 1948 n'impose pas à l'Etat une obligation d'indemnisation, des restrictions ont été appliquées au fil du temps. Les budgets n'avaient pas été conçus pour absorber la réparation des dommages de guerre en quelques années.

Ces dossiers se caractérisent en outre par leur complexité et leur mixité dans de nombreux cas : une part des travaux ressortit au Ministère des Travaux publics et l'autre aux Ministères des Régions et Communautés.

Certaines pièces, comme les constats des dégâts en valeur de 1939, sont souvent difficiles à obtenir.

Le cheminement des dossiers s'avère trop long, depuis les pouvoirs subordonnés (fabrique d'église, administrations communales) jusqu'au Ministère des Travaux publics en passant par le Service technique provincial et l'Administration des cultes du Ministère de la Justice.

L'article 63.07 indemnise les dépenses afférentes aux travaux de réparation des dommages de guerre aux biens des fabriques d'église. Pour l'exercice 1985, cet article 63.07 représente une dépense prévue de plus de 10 millions de francs.

16. Etudes et recherche

Le montant des études et essais de laboratoire (art. 12.23) est bien faible; comme cela s'explique-t-il ?

Le montant inscrit en 1985 sous l'article 12.23 pour des frais d'études, d'enquêtes et d'essais de laboratoire est de 4 millions de francs.

Il ne se justifie nullement d'inscrire des montants importants à cet article, car la plupart des essais peuvent être réalisés dans le cadre de l'administration.

A cet égard, le Bureau des ponts, notamment, ainsi que l'Administration des Routes disposent des laboratoires nécessaires à la réalisation de toutes les études nécessaires.

17. Le plan C.A.N.A.C.

M. le ministre des Communications a en fin de compte décidé, en matière de contrôle aérien, de mettre en œuvre le plan « C.A.N.A.C. ». Curieusement, certains travaux destinés à la réalisation de ce plan seront mis à charge du budget des Travaux publics, et non de celui des Communications.

Il s'agit de travaux pour un montant de 1 milliard 800 millions, dont le transfert fausse en fait le volume global d'investissements des Travaux publics.

Comment s'explique cette décision pour le moins supnante, par quel article budgétaire ce transfert est-il couvert ?

De Minister deelt mede dat de uitvoering van het project voor luchtcontrole « C.A.N.A.C. » volledig door de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen zal worden gedragen.

Geen enkele van de op de begroting van Openbare Werken uitgetrokken kredieten is voor dit project bestemd.

Bij de definitieve verdeling van het investeringsprogramma voor 1985 heeft de Regering tot een nieuwe verdeling besloten die rekening houdt met het grote nut van de uitvoering van het project C.A.N.A.C..

De programma's waartoe aanvankelijk (en voorlopig) werd besloten werden bijgevolg in die zin herzien.

II. WEGEN

1. Investerings

Navolgende gegevens worden verstrekt betreffende de bedragen van investeringen die de jongste vijf jaar werden gedaan voor wegenwerken.

In deze investeringsbedragen zijn sommen niet opgenomen die werden besteed voor de onteigeningen, de verrekeningen, de herzieningen, de studies, de proeven, enz. Het totaalbedrag van deze « diversen » bedroeg in de betrokken periode van 1980 tot 1984 gemiddeld 40 pct. van het totaal der investeringen voor gans het land.

Ook werden de bedragen niet opgenomen van de kleine investeringen, nodig voor beheersgebouwen en de elektro-mechanische uitrustingen; zij bedragen minder dan 10 pct. van de wegeninvesteringen.

Geografische spreiding der investeringen (in miljoenen franken) :

En ce qui concerne l'exécution du projet de contrôle aérien appelé « C.A.N.A.C. », le Ministre communique qu'il sera entièrement exécuté à charge du budget du Ministère des Communications.

Aucun crédit inscrit au budget des Travaux publics n'est destiné à ce projet.

Lors de la répartition définitive du programme d'investissement pour 1985, le Gouvernement a décidé une nouvelle répartition, tenant compte de l'utilité d'exécuter le projet « C.A.N.A.C. ».

Dès lors, les programmes arrêtés initialement (et provisoirement) ont été revus en conséquence.

II. ROUTES

1. Investissements

Les informations suivantes sont fournies au sujet des montants des investissements réalisés ces cinq dernières années en matière de travaux routiers.

Ces montants ne comprennent pas les sommes consacrées aux expropriations, aux régularisations, aux revisions, aux études, aux essais, etc. Le total des sommes consacrées à ces « éléments divers » a atteint en moyenne 40 p.c. du total des investissements pour l'ensemble du pays, au cours de ladite période de 1980 à 1984.

Ne sont pas comprises non plus les sommes consacrées aux petits investissements nécessaires pour les bâtiments de service et les équipements électromécaniques; elles s'élèvent à moins de 10 p.c. des investissements consacrés à la voirie.

Répartition géographique des investissements (en millions de francs) :

	Vlaanderen Flandre	Wallonië Wallonie	Brussel-Hoofdstad Bruxelles-capitale	Niet verdeeld Non réparti	Totaal Total
Wegen. — Routes :					
1980	3 683	6 354	1 314	2	11 353
1981	3 352	6 048	1 473	35	10 908
1982	2 886	4 850	1 366	10	9 112
1983	3 801	5 460	1 854	4	11 119
1984	3 085	5 915	2 006	1	11 007
Totalen. — Totaux . . .	16 807	28 627	8 013	52	53 499
Autosnelwegen. — Autoroutes :					
1980	2 449	620	—	—	3 069
1981	1 193	1 603	—	—	2 796
1982	1 672	1 436	—	—	3 108
1983	1 741	2 332	—	—	4 073
1984	1 344	1 210	—	—	2 554
Totalen. — Totaux . . .	8 399	7 201	—	—	15 600

	Vlaanderen — Flandre	Wallonië — Wallonie	Brussel-Hoofdstad — Bruxelles-capitale	Niet verdeeld — Non réparti	Totaal — Total
Fietspaden. — <i>Pistes cyclables</i> :					
1980	—	194	224	1	419
1981	185	220	38	—	443
1982	218	191	70	—	479
1983	260	113	47	—	420
1984	343	103	57	—	503
Totalen. — <i>Totaux</i> . . .	1 006	821	436	1	2 264
Intercommunales. — <i>Intercommunales</i> :					
1980	3 527	5 504	222	—	9 253
1981	3 939	5 990	271	—	10 200
1982	2 077	5 063	261	—	7 401
1983	1 046	3 115	94	—	4 255
1984	760	3 757	881	—	5 398
Totalen. — <i>Totaux</i> . . .	11 349	23 429	1 729	—	36 507
Algemene totalen. — <i>Totaux généraux</i> . .	37 561	60 078	10 178	53	107 870

2. Verkeersveiligheid

— Verhoging van de verkeersveiligheid

Uit de bespreking bleek opnieuw dat de Commissie gewonnen is voor investeringen die gericht zijn op de verhoging van de verkeersveiligheid, eerder dan voor investeringen die verhoging van de verkeerssnelheid voor gevolg moeten hebben. Zulks veronderstelt dat het departement over uitvoerige informatie zou moeten beschikken over de evolutie van de verkeersdrukte en dat een inventaris en een analyse wordt gemaakt over de gevaarlijkste verkeerspunten. Men wijst er ook op dat de belangstelling van de wegenontwerpers gering tot onbestaande zou zijn voor de niet-gemotoriseerde weggebruikers. Hierbij worden voorbeelden aangehaald waarbij de voetgangers en fietsers ongeveer aan hun lot worden overgelaten.

De Minister herinnert zijnerzijds aan zijn voorstel tot oprichting van « Commissies van de ongevallen in het verkeer » per provincie.

Er wordt geïnformeerd naar de criteria volgens dewelke een « zwart punt » wordt bepaald en naar een geactualiseerde lijst van deze zwarte punten.

De Minister wijst er op dat thans wordt als « zwart punt » beschouwd : ieder kruispunt of wegvak van minder dan 100 m lengte waar zich in een tijdsspanne van twaalf achtereenvolgende maanden drie ongevallen met lichamelijk letsel hebben voorgedaan.

Het Bestuur der Wegen beschikt niet over een algemene lijst van de zwarte punten. Deze worden in iedere provincie opgemaakt en bestudeerd door de Rijkswacht en de provinciale directie der wegen.

2. Sécurité routière

— Amélioration de la sécurité routière

Il ressort une nouvelle fois de la discussion que la Commission est plutôt partisane d'investissements axés sur l'amélioration de la sécurité routière que d'investissements en vue d'accroître la vitesse du trafic. Cela suppose toutefois que le département dispose d'informations détaillées sur l'évolution de la densité du trafic et qu'on dresse un inventaire et fasse une analyse des points les plus dangereux du réseau routier. On souligne également que les concepteurs de voiries ne s'intéressent pas du tout ou presque pas aux usagers non motorisés. A cet égard, on cite à titre d'exemple des cas où les piétons et les cyclistes sont pratiquement abandonnés à leur sort.

Le Ministre rappelle la proposition qu'il a faite de créer des « Commissions des accidents de la route » par province.

On demande quels sont les critères utilisés pour déterminer les « points noirs » et s'il y a moyen d'obtenir une liste actualisée de ceux-ci.

Le Ministre répond qu'on considère actuellement comme point noir tout carrefour ou section de route de moins de 100 mètres où se sont produits pendant une période de douze mois consécutifs trois accidents avec lésions corporelles.

L'Administration des routes ne dispose pas de la liste générale des points noirs. Ceux-ci sont étudiés au niveau de chaque province par la gendarmerie et l'Administration provinciale des routes.

— *Verlichting autosnelwegen*

De problematiek van de nachtelijke verlichting op de autosnelwegen kwam bij herhaling ter sprake. In de Commissie heerste de overtuiging dat de besparingen die het gevolg zijn van het doven van de openbare verlichting in de vroege ochtenduren niet opwegen tegen het leed en de schade die het gevolg zijn van onvoldoende verlichting der wegen. Toch rezen er vragen zoals : is het programma wegverlichting niet overdreven in omvang door toedoen van beïnvloeding door de betrokken belanghebbenden ?

De Minister wijst op dat het departement slechts die rijkswegen waarvan bewezen is dat het aanbrengen van een wegverlichting verantwoord is omwille van de verkeersveiligheid bij nacht. De criteria die hiervoor in aanmerking genomen worden zijn de verkeersdichtheid groter dan 6 000 voertuigen/dag en de eventuele bijzondere gevaarlijke situaties zoals gevaarlijke bochten, slechte zichtbaarheid, e.a.

De Bijzondere Commissie voor Verkeersveiligheid waarin afgevaardigden van de Rijkswacht, het Ministerie van Verkeerswezen en zijn departement zitting hebben, onderzocht de verschillende maatregelen in verband met de verkeersveiligheid langs de wegen beheerd door zijn departement. Deze commissie onderzoekt of het plaatsen van een wegverlichting de verkeersveiligheid op bepaalde weggedeelten kan verhogen. Op basis van de voorstellen van deze Commissie en uit de lijst van de rijkswegen met een verkeersdichtheid groter dan 6 000 voertuigen/dag wordt er een jaarlijks uitvoeringsprogramma voor de verlichting van de rijkswegen opgesteld in functie van de beschikbare kredieten. Er is dus geen sprake van enerlei beïnvloeding.

— *Verlichting : te luxueus ? te intensieve verlichting ?*

Dienen de technische normen niet verlaagd en dienen de palen ook niet verder uit elkaar geplaatst ?

Het verlagen van de technische vereisten gesteld aan een installatie van wegverlichting, is niet wenselijk om volgende redenen :

Het luminantieniveau dient een drempelwaarde te bereiken om, door contrastvorming, de waarneming van hindernissen boven het onderscheidingsvermogen van het menselijk oog te brengen. Dit minimumniveau, afgeleid uit waarnemingen op een groot aantal personen van alle leeftijden, uitgevoerd door Belgische en buitenlandse deskundigen bedraagt 2 cd/m².

De gelijkmatigheid van de luminantie moet voldoen aan bepaalde minimumvereisten om het mogelijk te maken dat een willekeurige hindernis zich onder de vorm van een silhouet aftekent, ongeacht de relatieve plaats van hindernis en waarnemer. Onvoldoende gelijkmatigheid kan min of meer regelmatige vlekken op het wegdek doen verschijnen (het zgn. zebra- of laddereffect). Het verwekt er een zeer gevaarlijk vals gevoel van veiligheid voor de weggebruiker, die de overtuiging heeft een duidelijk beeld te hebben van wegdek en omgeving, maar aan wiens zicht zelfs omvangrijke hindernissen, wegens onvoldoende contrastvorming tegen de vlekken, worden onttrokken.

— *Eclairage des autoroutes*

Le problème de l'éclairage nocturne des autoroutes a été abordé à plusieurs reprises. On est convaincu, au sein de la Commission, que les économies réalisées grâce à l'extinction de l'éclairage public aux petites heures de la matinée ne contrebalancent pas les souffrances et les dégâts résultant de l'éclairage insuffisant des routes. On se demande toutefois, par exemple, si l'influence des milieux intéressés n'a pas contribué à donner une dimension excessive au programme d'éclairage routier.

Le Ministre souligne que son département procède seulement à l'éclairage des routes de l'Etat dont il est prouvé que l'installation d'un éclairage routier se justifie pour des raisons de sécurité routière pendant la nuit. Les critères pris en considération sont e.a., la densité du trafic supérieure à 6 000 véhicules par jour et d'éventuelles situations dangereuses particulières (virages dangereux, visibilité réduite, etc.).

Il ajoute que la Commission spéciale de la sécurité routière, qui est constituée de délégués de la gendarmerie, du Ministère des Communications et de son département, examine les diverses mesures relatives à la sécurité routière le long des routes gérées par celui-ci. Cette commission examine donc également si l'installation d'un éclairage routier peut augmenter la sécurité routière sur certains tronçons de route. Sur la base des propositions de cette commission et de la liste des routes de l'Etat d'une densité de trafic supérieure à 6 000 véhicules par jour, un programme d'exécution annuel est établi en fonction des crédits disponibles pour l'éclairage des routes de l'Etat. Il n'est donc pas du tout question d'une influence quelconque.

— *Eclairage : trop luxueux ? trop intensif ?*

Ne faut-il pas abaisser les normes techniques et ne faut-il pas aussi augmenter la distance entre les poteaux ?

La réduction des exigences techniques imposées aux installations d'éclairage routier n'est pas souhaitable, pour les raisons suivantes :

Le niveau de luminance doit atteindre un seuil pour permettre la perception des obstacles par la formation de contrastes, au-delà des capacités de discernement de l'œil humain. Ce niveau minimal, déduit d'expériences effectuées par des spécialistes belges et étrangers sur un grand nombre de personnes de tous âges, est de 2 cd/m².

L'uniformité de la luminance doit satisfaire à certaines exigences minimales pour qu'un obstacle quelconque se détache sous forme de silhouette, quelles que soient sa position et celle de l'observateur. Une uniformité insuffisante peut faire apparaître des taches disposées plus ou moins régulièrement sur la chaussée (effets d'échelle ou de serpentage). Cela donne un faux sentiment de sécurité, très dangereux pour l'usager de la route qui est persuadé d'avoir une bonne perception de la route et de ses abords, mais qui ne distingue pas des obstacles même considérables, en raison d'un manque de contraste entre ceux-ci et ces taches.

Ook deze minimumvereisten werden afgeleid uit een groot aantal waarnemingen. In de Belgische norm NBN L18-001 en in de internationale normen worden ze gesteld op 70 pct. voor de langsgelijkmatigheid en 35 pct. voor de dwarsgelijkmatigheid. Deze vereisten worden zonder meer door mijn bestuur nageleefd bij het opmaken van de ontwerpen.

Voormelde gelijkmatigheid wordt in hoofdzaak bepaald door de verhouding tussen lichtpunthoogte en paalafstand. Dit verklaart waarom het niet mogelijk is de afstand tussen de lichtmasten van een gegeven hoogte willekeurig te vergroten, of één lamp op twee uit te schakelen zoals wel eens wordt gesuggereerd.

Het departement heeft steeds gestreefd om het aantal lichtmasten te beperken. Zo bedroeg tot in 1968 de hoogte van de lichtmast 10 m, en de onderlinge afstand 30 m. Door de verdere ontwikkeling van het onderhoudsmaterieel worden thans lichtmasten met een hoogte van 20 m opgesteld op een onderlinge afstand van 60 m. Deze lichtpunthoogte kan niet meer opgevoerd worden, gelet op de groeiende moeilijkheid om de lampen te vervangen op zulke hoogte en op het feit dat een groter aandeel van de lichtstroom buiten de rijbaan zou vallen.

Een recent statistisch onderzoek, zoals elders gemeld, uitgevoerd door zijn departement, met betrekking tot de invloed van de besparingsmaatregelen inzake autosnelwegverlichting op de ongevallen, heeft aangetoond dat zowel de uitdoving van de verlichting gedurende sommige uren van de nacht als de vermindering van het luminantieniveau, ongunstig is voor de verkeerveiligheid.

De huidige verlichting is dus zeker niet te luxueus opgevat.

— *Discontinuité van de verlichting*

Is de overgang van licht naar donker, bij gedoofde verlichting tussen verkeerswisselaars niet nadelig voor de verkeerveiligheid?

Inderdaad, de overgang van een verlichting naar een onverlichte zone vergt een aanpassing van het oog van de bestuurder aan het verschil in omgevingsluminantie, waardoor zijn gezichtsvermogen tijdelijk verminderd wordt.

De Minister overweegt de huidige modulatie van de wegverlichting die erin bestaat de continue verlichting van de autosnelwegen te doven tussen 0 h 30 en 5 h 30 aan te passen. De continue verlichting zal in de nabije toekomst slechts gedoofd worden indien de weersomstandigheden gunstig zijn en de verkeersdichtheid lager is dan 200 tot 300 voertuigen per uur.

Beneden deze drempelwaarde is het mogelijk doorlopend met grote lichten te rijden, zodat de hinderlijke overgangen van verlichte zones naar onverlichte zones ter hoogte van de verkeerswisselaars minder hinderend zijn voor de weggebruiker.

— *Standpunt inzake verlichting herzien*

Tijdens een volgende vergadering van de Commissie vernamen de commissarissen dat de Minister ondertussen heeft

Ces exigences minimales sont déduites également d'un grand nombre d'observations. Dans la même norme belge NBN L18.001 et dans les normes internationales, elles sont fixées à 70 p.c. pour l'uniformité longitudinale et à 35 p.c. pour l'uniformité transversale. Selon le Ministre son administration tient compte de ces exigences dans la rédaction des projets.

Cette uniformité est déterminée principalement par le rapport entre la hauteur du point lumineux et la distance entre les poteaux. Cela explique pourquoi il est impossible d'augmenter de façon arbitraire la distance entre les mâts d'éclairage d'une hauteur donnée ou d'éteindre une lampe sur deux, comme il est parfois suggéré.

Le département a toujours cherché à limiter le nombre de candélabres. Jusqu'en 1968, la hauteur d'un candélabre était de 10 m et l'intervalle de 30 m. Etant donné l'évolution constante du matériel d'entretien, on utilise maintenant des candélabres d'une hauteur de 20 m éloignés les uns des autres d'une distance de 60 m. Cette hauteur des points lumineux ne peut plus être augmentée, étant donné la difficulté croissante en cas de remplacement des lampes à une telle hauteur et le fait qu'une plus grande quantité de flux lumineux serait projetée en dehors de la chaussée.

Comme cela a déjà été dit, un examen statistique récent réalisé par le département, au sujet de l'influence des mesures d'économie relatives à l'éclairage autoroutier sur les accidents, a démontré que tant l'extinction de l'éclairage durant certaines heures de la nuit que la diminution du niveau de luminance ont un effet défavorable sur la sécurité routière.

La conception de l'éclairage actuel n'est donc pas trop luxueuse.

— *Discontinuité de l'éclairage*

Le passage de tronçons éclairés à des tronçons sombres, en cas d'extinction de l'éclairage entre les échangeurs routiers, ne nuit-il pas à la sécurité routière?

Le passage à une zone non éclairée demande en effet une adaptation de l'œil du chauffeur à la différence de luminance de l'environnement, ce qui entraîne une diminution temporaire de sa visibilité.

Le Ministre envisage dès lors d'adapter la modulation actuelle de l'éclairage autoroutier qui consiste à éteindre l'éclairage continu des autoroutes entre 0 h 30 et 5 h 30. Dans un proche avenir, l'éclairage continu ne sera éteint que lorsque les conditions atmosphériques le permettront et lorsque la densité du trafic sur l'autoroute en question ne dépasse pas 200 à 300 véhicules à l'heure.

En dessous de ce seuil, il est possible de rouler tout le temps avec les gros phares, de sorte que le passage des zones éclairées aux zones non éclairées à hauteur des échangeurs est moins gênant pour les usagers de la route.

— *Point de vue à revoir en matière d'éclairage*

Au cours d'une réunion suivante de la Commission, les membres de celle-ci apprennent que le Ministre a décidé

beslist een einde te zullen stellen aan de vroeger ingevoerde verlichtingsbesparingen.

Ons land heeft destijds geopteerd voor een systematische verlichting van de autosnelwegen en voor verlichting van de andere rijkswegen waar de verkeersintensiteit meer dan 6 000 voertuigen per dag bedraagt.

Het Belgisch autosnelwegennet is ingevolge die optie, thans uitgerust met verlichting over een totale lengte van 1 160 km. Het deel van de gewone rijkswegen dat verlicht wordt bedraagt 1 460 km op een totale lengte van 12 000 km.

Het Departement van Openbare Werken heeft door studie-werk de invloed kunnen nagaan die de besparingsmaatregelen hadden op de aard, de ernst en de frequentie van de zware verkeersongevallen. Een onderzoek werd uitgevoerd met betrekking tot alle ongevallen die zich hebben voorgedaan tijdens een periode van 12 maanden voor de invoering van de besparingsmaatregelen en tijdens eenzelfde periode nadien. De invloed van de afwezigheid van wegverlichting werd nagegaan, evenals de invloed van een verlaging van de verlichtingssterkte op het aantal ernstige ongevallen.

Uit deze studie is een duidelijk correlatie afgeleid tussen het aantal doden en zwaargewonden met de afwezigheid van verlichting, maar ook met een onvoldoende wegdek-luminantie. Als gevolg van de uitdoving tussen halfeen en halfzes in de ochtenduren was het gemiddeld aantal doden en zwaargewonden bijna verdubbeld. Hetzelfde ongunstig effect werd ook bereikt door een halvering van het luminatieniveau.

Het is om die redenen dat het Departement de vroeger genomen besparingsmaatregelen zal aanpassen ten einde hun nadelige invloed op de verkeersveiligheid te verminderen.

In functie van de werkelijke verkeersintensiteit en van de klimatologische omstandigheden zal de autosnelwegenverlichting worden gemoduleerd. Deze modulatie zal gebeuren vanuit het Controle- en Automatiecentrum van de B.E.E. op basis van gegevens verkregen via het netwerk van automatische voertuigtellingen langs de autosnelwegen. Daartoe is geen enkele bijkomende investering nodig. De modulatie zal toelaten de verlichting uit en in te schakelen in functie van de werkelijke daluren van het verkeer eerder dan op vaste tijdstippen, zoals nu het geval is. Verder blijft het principe behouden dat bij slechte weersomstandigheden, zoals mist, sneeuw of zware regen, de verlichting de ganse nacht ingeschakeld blijft.

Anderzijds wordt terug gekeerd naar een gemiddeld luminatieniveau van het wegdek van ongeveer 2 cd/m^2 ; niveau dat was terug gebracht op 1.1 tot 1.25 cd/m^2 .

Door beide aanpassingen zouden de bestaande lichtinstallaties optimaal kunnen worden aangewend, jaarlijks een tiental mensenlevens worden gespaard en een honderdtal zwaargewonden in het verkeer worden vermeden.

entre-temps de mettre fin aux mesures d'économie d'éclairage qui avaient été arrêtés précédemment.

Notre pays a opté dans le passé pour un éclairage systématique des autoroutes et un éclairage des autres routes de l'Etat là où l'intensité du trafic dépasse les 6 000 véhicules par jour.

C'est ainsi que le réseau autoroutier belge est actuellement équipé d'un éclairage sur une distance totale de 1 160 km. Pour ce qui est des routes ordinaires de l'Etat, qui s'étendent sur une distance totale de 12 000 km, la partie éclairée est de 1 460 km.

Le Département des Travaux publics a pu déterminer par des études l'influence des mesures d'économie sur la nature, le caractère dangereux et la fréquence des accidents graves de la circulation. Une enquête a été effectuée au sujet de tous les accidents qui ont eu lieu au cours de la période de 12 mois qui a précédé la mise en œuvre des mesures d'économie et au cours d'une même période après la mise en œuvre. On a examiné les effets de l'absence d'éclairage routier, ainsi que ceux d'un abaissement de l'intensité de l'éclairage sur le nombre d'accidents graves.

Il ressort de cette étude qu'il y a une corrélation évidente entre, d'une part, le nombre de morts et de blessés graves et, d'autre part, l'absence d'éclairage et l'insuffisance de la luminance des revêtements routiers. A la suite de l'extinction de l'éclairage entre minuit et demi et cinq heures et demie du matin, le nombre moyen de morts et de blessés graves a pratiquement doublé. La réduction de moitié du niveau de luminance a eu le même effet défavorable.

C'est pour ces raisons que le département adaptera les mesures d'économie prises dans le passé, de manière à en réduire les effets pervers en matière de sécurité routière.

L'éclairage des autoroutes sera modulé en fonction de l'intensité réelle de la circulation et des circonstances climatologiques. Cette modulation sera réalisée à partir du Centre de contrôle et d'automatisation de l'A.E.E. sur la base de données recueillies grâce au réseau de comptage automatique des véhicules, installé le long des autoroutes. Aucun investissement supplémentaire n'est requis à cet effet. Grâce à la modulation, l'éclairage pourrait être allumé et éteint en fonction des creux réels de circulation et non plus à des moments prédéterminés comme c'est le cas à l'heure actuelle. Pour le reste, le principe selon lequel l'éclairage est assuré toute la nuit, lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises, comme en cas de brouillard, de neige ou de forte pluie, est maintenu.

D'autre part, on en revient à un niveau de luminance moyen de la chaussée d'environ 2 cd/m^2 ; ce niveau avait été ramené entre 1.1 et 1.25 cd/m^2 .

Ces deux adaptations devraient permettre d'utiliser de manière optimale les installations d'éclairage existantes, d'épargner annuellement une dizaine de vies humaines et de réduire d'une centaine d'unités le nombre de blessés graves de la route.

— Coördinatie van de lichtseininstallaties

De begroting 1985, artikel 73.15 voorziet voor de coördinatie van de verkeerslichten in het Brusselse slechts 5 miljoen frank. Vorige jaren was dit beduidend meer.

Men vraagt zich af waarom en of deze coördinatiewerken eventueel niet moeten worden verder gezet.

De in 1984 voorziene kredieten voor de coördinatie van de lichtseininstallaties te Brussel hadden betrekking op de modernisering van de centrale uitrustingen van de bestaande installatie.

Rekening houdend met de leveringstermijnen van deze uitrustingen, zullen ze in de loop van maart 1985 geleverd worden. Ingevolge hun indienststelling dienen in 1985 aan de werkingsroosters van de bestaande kruispunten en aan de coördinatieprogramma's en de keuzealgoritmen ervan aanpassingswerken uitgevoerd te worden.

Dit werk belet de uitrusting van nieuwe kruispunten gedurende dit jaar.

Op het einde van 1985 zal er een aanbesteding gehouden worden om een aannemer aan te duiden die belast zal worden met de voortzetting van het coördinatieprogramma gedurende 1986 en de volgende jaren. Daarom zal de begroting 1986 opnieuw belangrijker bedragen voor deze toepassing bevatten. Waarschijnlijk 25 miljoen frank; bedrag dat nog in functie van de aan gang zijnde studies aangepast moet worden.

Er wordt voorzien de coördinatie van de kruispunten langs de rijkswegen in 1988 te beëindigen : de verdere werken moeten worden beperkt tot het handhaven van de aan de werkelijke noden van het verkeer aangepaste werking van de installatie.

— Herstel en onderhoud van de verlichting

Aannemers moeten soms vele tientallen of honderdtallen kilometer afleggen om lichten en verkeerskenners te herstellen en te onderhouden. Zou het niet sneller en goedkoper zijn die werkzaamheden op te dragen aan diensten van het departement in plaats van aan plaatselijke aannemers.

In antwoord hierop deelt de Minister mede dat het departement niet over het vereiste personeelsbestand en de nodige materiële uitrustingen beschikt om de herstellings- en onderhoudswerken aan de elektrische installaties langs de wegen, beheerd door het Rijk in eigen beheer uit te voeren.

Wat de uitvoering van deze werken door plaatselijke aannemers betreft, deze wordt per provincie als afzonderlijke opdracht in aanbesteding gesteld.

De plaatselijke aannemers zijn dus normaal het beste geplaatst om de gunstigste prijzen te kunnen indienen. Dit is dan ook dikwijls het geval. Het is echter wel mogelijk, en het komt ook voor, dat een niet in de betrokken provincie gevestigde aannemer de gunstigste prijs indient. Dikwijls richt de betrokken aannemer dan echter een plaatselijke

— Coordination des signalisations lumineuses

L'article 73.15 du budget de 1985 ne prévoit que 5 millions de francs pour la coordination des signaux lumineux de la région bruxelloise. Les années précédentes, des sommes bien plus importantes y étaient consacrées.

On se demande pourquoi il en est ainsi et si les travaux de coordination ne doivent pas éventuellement être poursuivis.

Les crédits prévus en 1984 pour la coordination des signalisations lumineuses à Bruxelles se rapportaient à la modernisation des équipements centraux de l'installation existante.

Compte tenu des délais de fourniture de ces équipements, ceux-ci seront livrés dans le courant du mois de mars 1985. A la suite de leur mise en service, des travaux d'adaptation doivent être effectués en 1985 aux grilles de fonctionnement des carrefours existants ainsi qu'aux programmes de coordination et aux algorithmes de choix de ceux-ci.

Ce travail empêche l'équipement de nouveaux carrefours cette année.

A la fin de 1985, une adjudication aura lieu pour désigner un entrepreneur chargé de la poursuite du programme de coordination au cours des années 1986 et suivantes. Le budget 1986 comprendra, dès lors, à nouveau, des montants plus importants pour cette application (probablement 25 millions de francs; ce chiffre devant encore être ajusté en fonction des études en cours).

Il est prévu de terminer la coordination des carrefours le long des routes de l'Etat en 1988, les travaux ultérieurs devant se borner à assurer l'adaptation du fonctionnement de l'installation aux caractéristiques réelles du trafic.

— Réparation et entretien de l'éclairage

On constate que les entrepreneurs doivent effectuer des déplacements de plusieurs dizaines ou centaines de kilomètres pour exécuter des réparations et assurer l'entretien de l'éclairage et de la signalisation. Ne pourrait-on pas agir plus vite et à moindre coût, en confiant ces travaux à des services du département plutôt qu'à des entrepreneurs locaux ?

Le Ministre répond que son département ne dispose pas de l'effectif de personnel suffisant ni des équipements matériels nécessaires pour faire exécuter les travaux d'entretien et de réparation des installations électriques le long des routes, gérées par l'Etat, par ses propres services.

Pour ce qui concerne l'exécution de ces travaux par des entrepreneurs locaux, il signale que l'on procède à une mise en adjudication sous forme de marchés séparés par province.

Les entrepreneurs locaux sont, par conséquent, le mieux placés pour soumissionner aux prix les plus favorables (comme c'est souvent le cas). Il se peut toutefois, et cela arrive parfois, qu'un adjudicataire non établi dans la province concernée, soumissionne au prix le plus avantageux. Souvent cet entrepreneur établit alors un siège d'exploitation

zetel op en werft voor de onderhoudswerken personeel t. plaatse aan.

Er is dus altijd voldaan aan de noodzakelijkheid van snelle tussenkomsten waarvan de tijdsduur trouwens in de bestekken opgelegd is. Tevens bekomt het bestuur de meest gunstige prijs.

— Verlichtingspalen

Ook het probleem van het regelmatig afknakken van de masten die langs de autosnelwegen de verlichtingsarmaturen dragen kwam uitvoerig ter sprake. Er blijkt echter dat het onderzoek naar de oorzaak van het afbreken nog niet definitief is afgesloten en dat er slechts één ongeval zou zijn geweest met slachtoffers.

De Staat vergoedt de betrokkenen voor de geleden schade. De kosten voor de vervanging van de lichtmasten worden gedragen door het departement. Normaal zouden trouwens alle palen na een aantal jaren aan vervanging toe zijn. Daarom wordt er ten andere een jaarlijks programma voor vervanging voorzien.

Ter zake ondervraagd verklaart de Minister dat het normale vervangingsritme van metalen palen nog niet is gekend aangezien men dit type van palen nog niet had moeten vervangen om redenen van sleet. Sommige palen zijn reeds meer dan 25 jaar geplaatst doch zijn nog niet aan vervanging toe. Voor betonnen palen blijkt de levensduur korter, afhankelijk van het type en van de plaats van opstelling. Er kan worden gerekend op een gemiddelde levensduur van 15 tot 20 jaar, maar met een relatief grote spreiding op dit gemiddelde.

De daartoe in de begroting voorziene kredieten zijn afhankelijk van de voordien gedane vaststellingen tijdens regelmatig uitgevoerde controles. Voor 1985 wordt op de begroting een bedrag van 145 miljoen frank ingeschreven.

Welke maatstaven worden gehanteerd voor vervanging van de verlichtingspalen. Een beslissing tot vervanging van een paal of een groep van palen wordt genomen op zicht van vastgestelde slijtageverschijnselen.

Wat het vervangingspercentage betreft weze aangestipt dat op een totaal van 146 000 palen er nog 32 400 betonnen palen aanwezig zijn. Ongeveer 4 300 palen, hetzij 3 pct. van het totaal aantal dienden tot dusver vervangen te worden.

— Beplantingen en vangrails

Langs de rijkswegen worden terug beplantingen voorzien, hetgeen op zichzelf positief is.

Nochtans heeft men altijd gezegd dat bomen bij ongevallen moeilijk vervormbare hinderpalen zijn waardoor de ernst van de ongevallen merklijk verhoogt.

Er worden meestal bij gebrek aan plaats geen vangrails vóór de bomen geplaatst.

De Minister van zijn kant is van oordeel dat de beplantingen langsheen de rijkswegen een goede zaak zijn.

Nochtans meent hij dat indien een boom gevaarlijk ingeplant is langs de weg, en wanneer er geen mogelijkheid is een vangrail te plaatsen, deze boom moet gekapt worden. Hij

local et recrute sur place le personnel nécessaire aux travaux d'entretien.

Il est donc toujours satisfait à la nécessité d'interventions rapides dont la durée est d'ailleurs imposée par les cahiers des charges. De plus l'administration obtient le prix le plus avantageux.

— Mâts d'éclairage

Il a également été abondamment question du problème du bris régulier des mâts d'éclairage des autoroutes. Il apparaît toutefois que l'enquête sur les causes de ces ruptures n'est pas encore définitivement clôturée et qu'il n'y aurait eu qu'un accident comportant des victimes.

L'Etat indemnise les intéressés pour le dommage subi. Les frais de remplacement des mâts d'éclairage sont supportés par le département. Normalement d'ailleurs, tous les mâts devraient être remplacés après un certain nombre d'années. C'est pourquoi il est prévu par ailleurs un programme annuel de remplacement.

Interrogé à ce sujet, le Ministre déclare que le rythme de remplacement normal des mâts métalliques n'est pas encore connu, étant donné que ce type d'équipement n'a pas encore dû être remplacé pour cause d'usure. Certains mâts sont déjà en place depuis plus de 25 ans et ne demandent pas encore à être renouvelés. La longévité des mâts en béton paraît être plus courte et dépendre du type et du lieu d'implantation. On peut compter sur une longévité moyenne de 15 à 20 ans, mais avec des écarts relativement importants dans cette moyenne.

Les crédits prévus à cet effet au budget dépendent des constatations faites préalablement au cours de contrôles réguliers. Pour 1985, un montant de 145 millions de francs est inscrit au budget.

S'agissant des critères que l'on applique pour le remplacement des mâts d'éclairage, il faut savoir que la décision de renouveler un mât ou un groupe de mâts est prise en fonction des phénomènes d'usure constatés.

Quant au pourcentage de remplacement, il est à noter que sur un total de 146 000 mâts en place, 32 400 sont en béton. Quelque 4 300 mâts, soit 3 p.c. de l'ensemble, ont dû être renouvelé jusqu'ici.

— Plantations et glissières de sécurité

Des plantations sont à nouveau prévues le long des routes de l'Etat, ce qui en soi est positif.

Cependant, on a toujours dit que les arbres constituent des obstacles difficilement déformables en cas d'accident et entraînent de ce fait des accidents graves.

Or, le plus souvent, par manque de place, on n'installe pas de glissières de sécurité devant les arbres.

Le Ministre estime pour sa part que les plantations le long des voiries de l'Etat sont une bonne chose.

Toutefois, si un arbre est placé de façon dangereuse en bordure de route et qu'il est impossible d'installer une glissière de sécurité, il estime que cet arbre doit être abattu.

wenst geen mensenleven op te offeren om een boom te sparen en heeft trouwens instructie in die zin gegeven.

Er bestaan trouwens nog voldoende plaatsen waar men tot aanplantingen kan overgaan die geen gevaar betekenen voor de weggebruikers.

— *Vervanging van vangrails*

Als reactie op de opmerking van een lid dat de vangrails langs de snelwegen blijkbaar veelvuldig worden vervangen, wat zou kunnen wijzen op het bevoordelen van sommige aannemingsbedrijvigheden, verklaart de Minister nog dat nu blijkt dat cementbeton het meest aangewezen materiaal is om vangrails te bouwen; beter dan metaal of kunststoffen.

— *Vangrails op E5*

Op de autoweg E5 tussen Gent en Brussel vervangt men de vangrails van de middenstrook door betonnen muurtjes. Hoe zal men de beplanting tussen de beide muurtjes verzorgen? Hoe het onkruid verwijderen? Hoe beletten dat tussen beide muurtjes na jaren een langgestrekte vuilbak ontstaat?

De Minister antwoordt dat het onderhoud der beplantingen tussen de veiligheidsstootbanden New Jersey geen enkele bijzondere moeilijkheid vertoont. Voor het met gras begroeide gedeelte is het maaien zelfs gemakkelijker ingevolge het verdwijnen van de hindernis gevormd door de stijlen van de metalen veiligheidsbanden.

Voor de beplante zones daarentegen is er slechts periodiek een reinigings- en uitdunningsbeurt noodzakelijk.

Men stelt trouwens vast dat de middenbermen voorzien van New Jersey veiligheidsbanden merkbaar minder vuil zijn dan de andere, ingevolge het feit dat de afval tegengehouden wordt door het muurtje, dit in tegenstelling met de metalen veiligheidsrails waar het vuil onder de rails doorvliegt om in de beplantingen te belanden.

— *Vangrails autosnelweg Brussel-Oostende*

Toch zouden op de autosnelweg Brussel-Oostende vangrails reeds voor de vijfde maal vervangen zijn. Waarom worden nu vangrails van het type New Jersey geplaatst en waarom worden er gaten in geboord. Zijn deze eventueel nodig voor het plaatsen van verlichtingspalen? Welke is de prijs van de vervanging?

Het is de Minister niet bekend dat vangrails reeds voor de vijfde maal zouden vervangen zijn op de autosnelweg Brussel-Oostende tenzij op plaatsen waar deze frekwent aangereiden worden.

In de provincie Brabant was de middenberm uitgerust met twee rijen lage veiligheidskantstenen die geen afdoende bescherming bieden voor het overschrijden van de middenberm. In de provincie Oost-Vlaanderen werden alleenlijk New Jersey stootbanden van het dubbelkerende type geplaatst waar de middenberm zeer smal is, en waar in deze middenberm geen palen van openbare verlichting voorkomen en waar een werkelijk gevaar voor middenberm

On ne saurait sacrifier la vie d'un homme pour sauver un arbre et il a d'ailleurs donné des instructions dans ce sens.

Du reste, il existe assez d'endroits où l'on peut faire des plantations qui ne présentent aucun danger pour les usagers de la route.

— *Remplacement des glissières de sécurité*

Répliquant à la remarque d'un membre selon laquelle les glissières sont fréquemment remplacées le long des autoroutes, ce qui pourrait donner à penser que l'on privilégie certains secteurs d'entreprises, le Ministre déclare qu'il s'avère aujourd'hui que le béton de ciment est le matériau le plus indiqué pour ce genre de protection et qu'il est supérieur au métal et aux produits synthétiques.

— *Glissières sur l'E5*

Sur l'autoroute E5, entre Gand et Bruxelles, on remplace les barrières de sécurité du terre-plein central par des murets en béton. Comment entretiendra-t-on les plantations situées entre les deux murets? Comment va-t-on éliminer les mauvaises herbes? Comment éviter que l'espace qui sépare les murets ne se transforme au fil des années en dépotoir sur toute sa longueur.

Le Ministre répond que l'entretien des plantations entre les barrières en béton New Jersey ne présente pas de difficultés particulières. La tonte des engazonnements est même facilitée du fait de la disparition des obstacles que constituaient les potelets des glissières métalliques.

Quant aux zones plantées, elles ne nécessitent que périodiquement un nettoyage et un élagage.

On constate d'ailleurs que les terre-pleins centraux avec glissières New Jersey sont nettement moins sales que les autres du fait que les détritiques sont arrêtés par le muret, contrairement à ce qui se passe avec les glissières métalliques où ils aboutissent finalement dans les plantations.

— *Les glissières de l'autoroute Bruxelles-Ostende*

Des glissières de l'autoroute Bruxelles-Ostende auraient été remplacées pour la cinquième fois. Pour quelle raison installe-t-on maintenant des barrières du type New Jersey et pourquoi y perce-t-on des trous? Serait-ce pour placer des mâts d'éclairage? Quel est le prix de ce remplacement?

Le Ministre n'a pas connaissance que des glissières de sécurité aient été remplacées pour la cinquième fois déjà sur l'autoroute Bruxelles-Ostende, sauf aux endroits où celles-ci sont fréquemment embouties.

Dans la province de Brabant, le terre-plein central avait été muni de deux rangées de bordures de sécurité basses qui n'offrent pas une protection suffisante contre son franchissement. Dans la province de Flandre orientale, des barrières de sécurité doubles du type New Jersey ont été installées uniquement là où le terre-plein central est très étroit, où celui-ci ne comporte aucun poteau d'éclairage public et là où il existe un réel danger de franchissement de celui-ci.

overschrijding bestond. In de provincie West-Vlaanderen bestaan er geen New Jersey stootbanden op de autosnelweg E5.

Voor controledoeleinden werden enkele betonnen ker-
nen geboord uit de New Jersey stootbanden in Brabant.

In Oost-Vlaanderen situeren de onderbrekingen zich op plaatsen waar er in de middenberm afwateringsbuizen en bij-
gevolg onderzoekschouwen zijn. Deze onderbrekingen zijn
nodig om de toegankelijkheid tot de onderzoekschouwen te
behouden. Ter plaatse wordt de continuïteit van het beveili-
gingssysteem verzekerd door een staalplaat.

De kostprijs van de New Jersey stootbanden in Brabant be-
draagt 34,8 miljoen frank voor 26,4 km; waarin ook de aan-
passing van watergreppels langs de stootbanden begrepen is

In Oost-Vlaanderen bedraagt de kostprijs van de vervan-
ging 20 miljoen frank voor 5 828 meter waarbij dient
opgemerkt te worden dat het hier, gezien de smalle mid-
denberm, een asymmetrisch type stootband betreft.

3. Onderhoudswerken

Nog in verband met de verkeersveiligheid werd gewezen
op de noodzaak van meer uniforme wegenprofielen. Naast de
kwaliteit van het wegdek, wordt de diversiteit van het Bel-
gisch rijkswegennet als één der belangrijke oorzaken van de
verkeersongevallen beschouwd. Het is voor de weggebruiker
in ons land niet gemakkelijk het vereiste verkeersgedrag te kun-
nen afleiden uit de aangebrachte wegmarkeringen en uit de
signalisatie van de wijzigingen van de wegprofielen.

Grotere bedragen zullen volgens een commissaris moeten
worden besteed aan het onderhoud van het wegenpatrimo-
nium. De voorbije gure winter zal trouwens wel belangrijke
vorstschade hebben aangebracht.

In verband met de voorziene kredieten voor onderhoud
van wegen, waterlopen en gebouwen, wordt verwezen naar
de al te beperkte bedragen volgens navolgende vergelijkende
tabel :

*Vergelijkende tabel van de onderhoudskredieten
voor 1982 tot 1985*

	1982 (Vastgelegd) — 1982 (Engagé)	1983 (Vastgelegd) — 1983 (Engagé)	1984 (Uitgetrokken vastleggingskredieten) — 1984 (Prévu crédits d'engagement)	1985 (Uitgetrokken vastleggingskredieten) — 1985 (Prévu crédits d'engagement)
Wegen (art. 536.01) W.F. — Routes (art. 536.01) F.D.R.	3 687,6	4 551,5	4 902,5	4 900,0
Gebouwen. — Bâtiments :				
— Artikel 536.01, Regie. — Article 536.01, Régie	1 043,0	1 099,3	1 171,5	1 224,0
— Artikel 12.20.03, Administratie. — Article 12.20.03, Administra- tion	47,7	42,8	45,6	111,9
B.E.E. — A.E.E. :				
— Artikel 536.02, W.F. — Article 536.02, F.D.R.	1 729,3	1 649,0	2 297,5	1 900,0
— Artikel 14.04, Administratie. — Article 14.04, Administration	204,3	215,5	228,4	234,3
Waterwegen (art. 14.03). — Voies hydrauliques (art. 14.03) . .	1 958,5	2 241,6	2 376,4	2 480,4
Groenplan (art. 14.02). — Plan vert (art. 1402)	35,0	44,5	46,5	48,1

Dans la province de Flandre occidentale, il n'y a pas de
barrières du type New Jersey sur l'autoroute E5.

Quelques carottes de béton ont été prélevées, aux fins
de contrôle, sur les barrières du type New Jersey dans le
Brabant.

En Flandre orientale, les interruptions se situent aux
endroits où le terre-plein central renferme des tuyaux d'éva-
cuation des eaux et donc aussi des chambres de visites.
Ces interruptions sont nécessaires pour accéder aux cham-
bres de visite. A ces endroits, la continuité du système de
protection est assurée par une plaque métallique.

Le coût des barrières de type New Jersey installées en
Brabant s'élève à 34,8 millions de francs pour 26,4 km; ce
coût comprend aussi l'adaptation des rigoles longeant les
barrières.

En Flandre orientale, le coût du remplacement s'élève à
20 millions de francs pour 5 828 mètres mais il faut noter
qu'il s'agit en l'occurrence d'un type de barrière asymétrique,
en raison de l'étroitesse du terre-plein central.

3. Travaux d'entretien

Toujours à propos de la sécurité routière, on a insisté
sur la nécessité d'uniformiser davantage les profils routiers.
Après la qualité du revêtement, c'est la diversité du réseau
des routes de l'Etat qui est considérée comme une des causes
les plus importantes des accidents. Dans notre pays, il n'est
pas facile pour l'usager de déduire le type de conduite à
adopter en se basant sur les marquages au sol de la signa-
lisation des modifications des profils routiers.

Des sommes plus élevées devront, selon un commissaire,
être consacrées à l'entretien de notre patrimoine routier. Le
gel qui a sévi l'hiver dernier aura d'ailleurs occasionné des
dégâts importants.

En ce qui concerne les crédits prévus pour l'entretien des
routes, des cours d'eau et des bâtiments, on se reportera aux
montants par trop restreints figurant au tableau comparatif
suivant :

*Tableau comparatif des crédits d'entretien
pour les années 1982 à 1985*

4. Verplaatsen van leidingen bij uitvoering van openbare werken

Wanneer en onder welke voorwaarden worden de kosten voor het verplaatsen van leidingen langs autowegen, rijkswegen en gemeentewegen geheel of ten dele (subsidies) gedragen door het departement van Openbare Werken?

Het probleem van het ten laste nemen van uitgaven voortvloeiend uit verplaatsingen van leidingen is geregeld door allerhande wetten :

- de wet van 10 maart 1925 voor de elektriciteitsleidingen;
- de wet van 13 oktober 1930 voor de leidingen van de R.T.T.;
- de wet van 17 januari 1938 voor de leidingen die niet tot de vorige categorieën behoren, inzonderheid de water- en gasleidingen;
- de wet van 12 april 1965 voor de leidingen van het vervoer van gasprodukten;

evenals door de met de Federatie van voortbrengers en verdelers van elektriciteit in België, de Federatie van gasproducenten en de vertegenwoordigers van de radio- en televisiedistributenetten afgesloten overeenkomsten.

In feite regelen deze verschillende teksten over het algemeen de problemen in verband met het benutten van het openbaar domein voor het leggen van leidingen. Ze maken onderscheid tussen het gebruik van het domein van de Staat en van dit van de provincies en de gemeenten. Er wordt dus geen onderscheid gemaakt tussen het domein van de autowegen en dat van de rijkswegen. Daarentegen moet de toestand van de gemeentewegen afzonderlijk worden beschouwd.

De praktische toestanden, die uit toepassing van de voornoemde reglementen kunnen voortvloeien, zijn tamelijk verscheiden en het is onmogelijk in deze context in detail te antwoorden.

De Minister verklaart dat hij er zich dus toe zal beperken de hoofdlijnen te ontwikkelen en is uiteraard bereid alle nog gewenste inlichtingen te geven.

Over het algemeen worden de toelatingen om het openbaar wegennet te gebruiken *a precario* gegeven. Dat houdt in dat de overheid, die deze toelating gaf, ze op elk ogenblik, mits vooropzeg, kan intrekken.

De verplaatsingskosten van leidingen vallen ten laste van degene die toelating kreeg het openbaar domein te gebruiken, wanneer deze verplaatsingen als veiligheidsmaatregel of in het belang van het wegennet of van de waterlopen aangevraagd worden.

Aangezien zulks doorgaans het geval is, houdt dit in dat de verplaatsingen van in het domein van de Staat aangelegde leidingen principeel ten laste van de begunstigden vallen.

4. Déplacement de conduites lors de l'exécution des travaux publics

Quand et dans quelles conditions le département des Travaux publics prend-il totalement ou partiellement (subsidies) à sa charge des déplacements de conduites le long des autoroutes, des routes nationales et sur des routes communales?

Le problème de la prise en charge des dépenses résultant de déplacements de conduites est réglé par diverses lois :

- la loi du 10 mars 1925, pour les canalisations d'électricité;
- la loi du 13 octobre 1930, pour les canalisations de la Régie des télégraphes et téléphones;
- la loi du 17 janvier 1938, pour les conduites ne rentrant pas dans les catégories précédentes et notamment, les conduites d'eau et de gaz;
- la loi du 12 avril 1965, pour les conduites servant au transport des produits gazeux;

ainsi que par les conventions conclues avec la Fédération des producteurs et distributeurs d'électricité en Belgique, la Fédération des industries du gaz et les représentants des réseaux de radio et/ou de télédistribution.

Ces différents textes règlent, en réalité, de façon générale les problèmes liés à l'utilisation du domaine public pour la pose de canalisations. Ils distinguent l'occupation du domaine de l'Etat de celle du domaine des provinces ou des communes. Ils ne font donc aucune différence entre les domaines autoroutiers et les domaines des routes nationales. La situation des routes communales doit, au contraire, être considérée séparément.

Les situations pratiques qui peuvent résulter de l'application des règlements précités sont assez diverses et il n'est pas possible, dans le présent cadre, de fournir une réponse détaillée.

Le Ministre déclare qu'il se bornera donc à fournir les lignes directrices et qu'il est évidemment disposé par ailleurs à fournir toutes les informations qui pourraient encore être désirées.

D'une façon générale, les autorisations d'utiliser la voirie publique sont données à titre précaire. Cela signifie que les autorités qui ont donné ces autorisations peuvent les retirer à tout moment, moyennant préavis.

Les frais résultant des déplacements de conduites sont à charge du bénéficiaire de la permission d'occupation du domaine public lorsque ces déplacements sont demandés dans un but de sécurité ou dans l'intérêt de la voirie ou des cours d'eau.

Comme c'est généralement le cas, il en résulte que les déplacements de canalisations établies dans le domaine de l'Etat sont en principe à charge des bénéficiaires.

Indien de kostprijs van deze verplaatsingen volledig of gedeeltelijk door de gemeenten of intercommunale verenigingen moeten gedragen worden, verleent het departement van Openbare Werken nochtans een subsidie van 65 pct. van het gemeentelijk aandeel in de kosten.

Hetzelfde geldt wanner de leidingen in een gedeelte van het gemeentedomein liggen dat door een nieuwe rijksweg doorkruist wordt.

Het aandeel van de Staat bedraagt 100 pct. wanneer hij in het gemeentedomein werken uitvoert en de bedoelde leidingen er na de voltooiing van de werken blijven liggen.

5. Onderzoek

Opzoekingscentrum voor de wegenbouw

Een aantal aannemers hebben opmerkingen op de hoge geldelijke afdracht aan het onderzoekscentrum van de Wegenbouw.

Langs de andere kant hebben onze wegen reeds kwaliteit verkregen, vooral de betonwegen. Voor de asfaltwegen draait men volgens aannemerskringen in het rond zonder concrete resultaten.

Kan de Minister een overzicht geven van de inkomsten en uitgaven van het Onderzoekscentrum van de Wegenbouw. Welke zijn de jongste vijf of tien jaren de concrete toepassingen buiten de theoretische studies die door het Onderzoekscentrum van de Wegenbouw zijn voorgesteld bij het aanleggen en concipiëren van de wegen

Op deze opmerkingen en vragen worden navolgende inlichtingen verstrekt :

I. Het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, inrichting erkend bij toepassing van de besluitwet van 30 januari 1947, werd met een koninklijk besluit van 5 mei 1952 gesticht.

De voornaamste opdrachten van het Centrum zijn :

1. Het verrichten van fundamentele of toegepaste research betreffende het ontwerpen van de wegen en van de banen van vliegvelden, de bodem waarop zij aangebracht worden, de materialen waaruit zij zijn samengesteld en de uitvoeringsmethoden.

2. Het ontwerpen en uitwerken van rationale methoden voor de organisatie van de wegenwerken en voor de organisatie en het beheer van wegenbouwondernemingen.

3. Met woord en geschrift resultaten van zijn onderzoekingen, evenals die van de vooruitgang van de wegen-techniek in het algemeen, verspreiden.

4. Technische, documentaire of organisatorische bijstand aan de besturen, ontwerpers, aannemers, producenten, steunende leden, scholen, universiteiten, enz., die met bijzondere problemen van technische of organisatorische aard af te rekenen hebben.

Lorsque le coût de ces déplacements doit être supporté totalement ou partiellement par des communes ou des intercommunales, le département des Travaux publics accorde cependant un subside égal à 65 p.c. de la part communale dans les frais.

Il en est de même lorsque les canalisations sont établies dans une partie du domaine communal où l'on trace une nouvelle voirie de l'Etat.

La part de l'Etat est de 100 p.c. lorsque celui-ci effectue des travaux dans le domaine communal et que les canalisations visées y restent après l'achèvement des travaux.

5. Recherche

Centre de recherches routières

Un certain nombre d'entrepreneurs critiquent l'apport financier élevé au Centre de recherches routières.

La qualité de nos routes a, d'autre part, déjà été améliorée, surtout pour ce qui est des routes bétonnées. En ce qui concerne les routes asphaltées, les entrepreneurs estiment que l'on tourne en rond sans arriver à des résultats concrets.

Le Ministre peut-il donner un aperçu des revenus et dépenses du Centre de recherches routières ?

Quelles sont, indépendamment des études théoriques du Centre, les applications concrètes proposées par celui-ci pour la construction et la conception des routes au cours des cinq ou dix dernières années ?

Voici les informations données en réponse aux observations formulées :

I. Le Centre de recherches routières, établissement reconnu par application de l'arrêté-loi du 30 janvier 1947, a été créé par arrêté royal du 5 mai 1952.

Les missions principales du Centre sont :

1. L'exécution de recherches, fondamentales ou d'application, concernant la conception des routes ou des pistes d'aérodromes, les sols qui les supportent, les matériaux qui les constituent et les méthodes d'exécution.

2. La conception et la mise au point de méthodes rationnelles d'organisation des travaux routiers et de méthodes rationnelles d'organisation et de gestion des entreprises de construction routière.

3. La diffusion orale et écrite des résultats de ses recherches, ainsi que des progrès de la technique routière en général.

4. L'assistance technique, documentaire ou d'organisation aux administrations, auteurs de projet, entrepreneurs, producteurs, membres adhérents, écoles, universités, etc., confrontés avec des problèmes particuliers de technique et d'organisation.

5. Het door een bijzondere overeenkomst uitvoeren van specifieke studies op verzoek van Belgische, buitenlandse, internationale, openbare of private instellingen.

6. Het uitvoeren van tegenproeven.

Wegens de aard van de bouwheren oefent het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw zijn activiteit uit ten bate van de particuliere ondernemingen (ca. 800 onder het Centrum ressorterende Belgische en buitenlandse aannemers) en de openbare besturen (ca. 1 200 opdrachtgevers : Staat, provincies, gemeenten, enz.) : zijn statuten zijn hieromtrent expliciet.

In de loop van de jongste decennia heeft België een der modernste wegnetten gebouwd dat in goede staat moet worden gehouden en zelfs verbeterd om aan de behoeften van de gemeenschap te voldoen. Kunstwerken o.a. maken een integrerend deel uit van het wegen- en autosnelwegennet en vormen daarin strategische punten : wanneer zij in gebreke blijven, kan dit ernstige gevolgen voor het wegvervoer hebben. Talrijke technieken die in het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw ontwikkeld werden, zijn met succes toegepast op het hele wegnnet.

De dialoog wegenbouwbedrijven/openbare besturen/onderzoekscentrum is constant en uit zich onder de vorm van :

— verzoeken om technische bijstand (6 500 sinds 1971). De technische bijstand heeft tot doel, ogenblikkelijk concrete hulp te bieden of praktische toepassingen van de verworven kennis aan te moedigen. De meeste vragen komen van de aannemers en de besturen.

Steeds vaker wordt het advies van het O.C.W. gevraagd, niet alleen om aannemers en/of opdrachtgevers te helpen bij het beslechten van geschillen, om diagnosen te stellen of om de oorzaken van schade aan wegen of kunstwerken te bepalen, maar ook om informatie te verzamelen vooraleer een bijzonder bestek wordt opgemaakt of een werk wordt uitgevoerd;

— proeven;
— onderzoekingen die aan de huidige behoeften beantwoorden;
— overleg in werkgroepen voor het opstellen van handleidingen, aanbevelingen, werkwijzen;

— de medewerking van het Centrum aan het opstellen van typebestekken of bijzondere bestekken;
— de medewerking aan de voorbereiding van normen;
— het organiseren van lessen, stages of seminaries, enz.

De resultaten van de researchactiviteiten worden o.a. bekend gemaakt bij de aannemers en de openbare besturen.

Een sectie « documentatie-bibliotheek » kan bestendig worden geraadpleegd. Ze beantwoordt verzoeken om documentaire bijstand van wegenbouwers of openbare besturen; de aanvragen hebben o.a. betrekking op het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van wegen of kunstwerken.

5. L'exécution, par convention particulière, d'études spécifiques demandées par des organismes publics ou privés belges, étrangers ou internationaux.

6. L'exécution de contre-essais.

Le Centre de recherches routières, de par la nature des maîtres d'ouvrage, exerce son activité au bénéfice des entreprises privées (quelque 800 entrepreneurs belges et étrangers dépendant du Centre) et des administrations publiques (près de 1 200 maîtres d'ouvrages : Etat, provinces, communes, etc.) : ses statuts sont explicites à ce propos.

Au cours de ces dernières décennies, la Belgique a construit un réseau routier des plus modernes qu'il importe de maintenir en état, voire d'améliorer, pour répondre aux besoins de la communauté. A noter aussi que les ouvrages d'art, qui font partie intégrante des réseaux autoroutiers et routiers, sont des points stratégiques dont la défaillance peut avoir des conséquences graves au niveau des transports routiers. De nombreuses techniques mises au point au Centre de recherches routières ont été appliquées avec succès sur l'ensemble du réseau.

Le dialogue entreprises routières/administrations publiques/centre de recherches est constant. Il se traduit par :

— des demandes d'assistance technique (6 500 depuis 1971). L'assistance technique vise à apporter une aide concrète immédiate ou à promouvoir des applications pratiques des connaissances acquises. Les questions posées proviennent surtout d'entreprises et d'administrations.

L'avis du Centre est demandé de plus en plus souvent, non seulement pour aider des entreprises et/ou des maîtres d'œuvre à résoudre des litiges, pour établir des diagnostics, pour déterminer les causes de détériorations de routes ou d'ouvrages d'art, mais également pour recueillir des informations préalables à la rédaction de cahiers spéciaux des charges ou à l'exécution de travaux;

— des essais;
— des recherches répondant aux besoins actuels;

— une concertation au sein de groupes de travail en vue de l'établissement de codes de bonne pratique, de recommandations, de modes opératoires;

— la collaboration du Centre à l'établissement de cahiers des charges types ou spéciaux;
— la participation aux travaux de normalisation;
— l'organisation de cours, de stages ou de séminaires, etc.

Les résultats des travaux de recherche sont diffusés, entre autres, dans les entreprises et les administrations publiques.

Une section « documentation-bibliothèque » peut être consultée en permanence. Celle-ci répond à des demandes d'assistance documentaire émanant d'entreprises routières ou d'administrations publiques et concernant, par exemple, la conception, la construction et l'entretien des routes ou des ouvrages d'art.

Het Centrum mag bogen op een onbetwistbare internationale bekendheid die steunt op de kwaliteit van zijn researchwerk. Dank zij de werkzaamheden van het Centrum heeft België technieken en technologieën ontwikkeld, die voor export in aanmerking komen, bijvoorbeeld, op het gebied van de cementbetonwegdekken.

De evolutie van de technieken, het op de markt verschijnen van nieuw materieel, de verwerking van ongewone materialen, de problemen die gesteld worden door de milieubescherming (terugwinning van industriële bijprodukten en afvalstoffen; de bestrijding van lawaai en luchtverontreiniging), en door het onderhoud en de rehabilitatie van het bestaande wegennet om het berijdbaar te houden, de zorg voor een grotere veiligheid van de weggebruiker, een wil tot energiebesparing, onderstellen evenwel nieuwe onderzoekingen of het verder uitdiepen van reeds verrichte of aan de gang zijnde studies.

Talrijke praktische resultaten van werkzaamheden van het Centrum komen tot uiting in de typebestekken : 150 (Bestuur der Wegen van het Ministerie van Openbare Werken), 200 (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Algemene Technische Diensten) en 300 (*Ministère de la Région wallonne*).

II. De afgelopen vier jaar beliepen de geïnde bijdragen gemiddeld 246 miljoen per boekjaar; de totale uitgaven beliepen gemiddeld 257 miljoen per boekjaar.

In overleg met de wegenbouwondernemingen en de openbare besturen en rekening houdend met hun specifieke bekommernissen, werden de researchactiviteiten toegespitst op navolgende gebieden.

« Onderzoek en ontwikkeling » spitsen zich toe op het grondonderzoek, de te gebruiken materialen, de wegconstructies, de kunstwerken, de milieuzorg en de energiebesparing.

Wat het « beheer en organisatie » betreft, spitst de activiteit zich toe op de beheersprogramma's voor wegenbouwbedrijven, de catalogus van de genormaliseerde posten en de samenwerking met de vakmensen en het dienstbetoon aan bedrijven.

— Opzoekingscentrum en gemeentewerken

Waarom moeten op de wegenwerken die worden uitgevoerd voor rekening van de gemeentebesturen bijdragen worden betaald voor het Onderzoekingscentrum voor de Wegenbouw ?

Het Onderzoekscentrum voor de Wegenbouw, gelet op de aard van de opdrachtgevers, werkt voor de particuliere ondernemingen en de overheid : de statuten ervan zijn dienaangaande ondubbelzinnig.

Om het onderzoekswerk tot een goed einde te brengen, dat bepaald wordt in nauw overleg met de wegenbouwondernemingen en de overheid, ten einde de bestaande noden zo

La qualité des travaux de recherche du Centre lui vaut une renommée internationale incontestable. Grâce aux travaux du Centre, la Belgique a pu mettre au point des techniques et des technologies exportables, notamment dans le domaine des revêtements en béton de ciment.

L'évolution des techniques, l'apparition de nouveaux matériels sur le marché, la mise en œuvre de matériaux non traditionnels, les problèmes posés par la préservation de l'environnement (recyclage des déchets industriels et ménagers; lutte contre le bruit et la pollution de l'air) ainsi que par l'entretien et la réhabilitation du réseau existant en vue de préserver sa viabilité, le souci d'accroître la sécurité de l'usager, la volonté d'économiser l'énergie, impliquent toutefois des recherches nouvelles ou l'approfondissement d'études en cours ou déjà effectuées.

De nombreux résultats pratiques des travaux du Centre sont traduits dans les cahiers des charges types : 150 (Administration des Routes du Ministère des Travaux publics), 200 (*Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Algemene Technische Diensten*) et 300 (*Ministère de la Région wallonne*).

II. Au cours des quatre dernières années, les redevances perçues se sont élevées, en moyenne, à 246 millions par exercice; les dépenses totales se sont élevées, en moyenne, à 257 millions par exercice.

En concertation avec les entreprises routières et les administrations publiques et compte tenu de leurs préoccupations spécifiques, les activités de recherche ont été axées principalement sur les domaines suivants.

La « recherche et le développement » sont axés principalement sur l'étude du sous-sol, les matériaux à utiliser, la construction de routes et d'ouvrages d'art, la protection de l'environnement et les économies d'énergie.

Pour ce qui est de la « gestion et organisation », l'activité est axée essentiellement sur les programmes de gestion pour sociétés de construction routière, le catalogue des postes normalisés et la coopération avec les spécialistes, ainsi que la fourniture de services aux entreprises.

— Centre de recherches et travaux communaux

Pourquoi faut-il, pour les travaux routiers exécutés pour le compte des administrations communales, payer des redevances au Centre de recherches routières ?

Le Centre de recherches routières, de par la nature des maîtres d'ouvrage, exerce son activité au bénéfice des entreprises privées et des administrations publiques : ses statuts sont explicites à ce propos.

Pour mener à bonne fin les activités de recherche, qui sont définies en concertation étroite avec les entreprises routières et les administrations publiques, afin de cerner au mieux les

goed mogelijk af te bakenen en de problemen die zich voordoen, op te lossen, is het Onderzoekscentrum voor de Wegenbouw gemachtigd een retributie te innen. Die is verschuldigd door al de firma's die onder het Centrum ressorteren, dat wil zeggen door al de ondernemingen zoals zij bepaald zijn in artikel 2 van het koninklijk besluit van 5 mei 1952.

Aanvankelijk vastgesteld op 0,5 pct., werd de retributie bij koninklijk besluit van 20 juli 1978 op 0,8 pct. gebracht.

Het verzoek aan de Minister van Economische Zaken om een verhoging van het retributiepercentage te verkrijgen werd door het Onderzoekscentrum voor de Wegenbouw reeds in de maand juni 1978 verzonden.

De verhoging van het retributiepercentage werd met de volgende redenen gestaafd :

Enerzijds zijn de aan wegenbouwwerken bestede kredieten, waarop de retributie berekend wordt, niet gestegen in dezelfde verhouding als de werkingsuitgaven van het Centrum.

Anderzijds zijn de kosten voor wetenschappelijk onderzoek in het jongste decennium aanzienlijk gestegen : de aangewende middelen worden steeds geperfectioneerder en duurder, inzonderheid op het gebied van de elektronika werd vooruitgang geboekt en er moet een beroep gedaan worden op uitermate vakbekwaam wetenschappelijk personeel.

De retributie wordt berekend op het totale bedrag van de door de ondernemingen tijdens het boekjaar uitgevoerde werken, hetzij krachtens opdrachten na openbare of beperkte aanbesteding, hetzij krachtens onderhands gesloten opdrachten. Er wordt nergens gewag gemaakt van een onderscheid tussen de verschillende opdrachtgevers. Integendeel, één van de consideransen bij het koninklijk besluit van 5 mei 1952 stelt dat de oprichting van een Onderzoekscentrum voor de Wegenbouw in het belang is van zowel de wegenbouwaanemers, als van de Staat, de provincie- en gemeentebesturen en de weggebruikers. Trouwens de gemeentewegen vertegenwoordigen meer dan 80 pct. van 's lands weggennet.

De kwaliteit van het onderzoekswerk bezorgde het Centrum een onbetwistbare internationale faam. Dank zij het werk van het Centrum heeft België technieken en technologieën kunnen ontwikkelen, inzonderheid op het gebied van cementbetonverhardingen.

De evolutie van de technieken, het verschijnen op de markt van nieuwe materialen, de verwerking van niet-traditionele materialen, de problemen rond de bescherming van het leefmilieu (recyclage van industrieel en huishoudelijk afval; bestrijding van het lawaai en van de luchtverontreiniging), alsmede, door het onderhoud en de rehabilitatie van het bestaande weggennet ten einde het berijdbaar te houden, het zorgen voor een toenemende veiligheid van de weggebruiker, de wil om energie te besparen, impliceren evenwel nieuwe onderzoeken of de verdere uitdieping van aan de gang zijnde of reeds uitgevoerde studies.

behoins existants et de résoudre les problèmes qui se posent, le Centre de recherches routières est autorisé à percevoir une redevance. Celle-ci est due par toutes les firmes du ressort du Centre, c'est-à-dire par toutes les entreprises visées par l'article 2 de l'arrêté royal du 5 mai 1952.

Fixée initialement au taux de 0,5 p.c., la redevance a été portée au taux de 0,8 p.c. par l'arrêté royal du 20 juillet 1978.

La requête visant une augmentation du taux de la redevance avait été adressée au Ministère des Affaires économiques par le Centre de recherches routières dès le mois de juin 1978.

La hausse du taux de la redevance a été motivée par les raisons suivantes :

D'une part, les crédits consacrés aux travaux routiers, sur lesquels se calcule la redevance, n'ont pas augmenté dans les mêmes proportions que les dépenses de fonctionnement du Centre.

D'autre part, le coût de la recherche scientifique a nettement augmenté au cours de la dernière décennie : les moyens utilisés sont de plus en plus sophistiqués et coûteux, des progrès ont été réalisés notamment en électronique, et il doit être fait appel à un personnel scientifique hautement qualifié.

La redevance est calculée sur le montant total des travaux exécutés par les entreprises au cours de l'exercice, soit en vertu de marchés mis en adjudication publique ou restreinte, soit en vertu de marchés conclus de gré à gré. Il n'est question nulle part de faire une distinction entre les différents maîtres d'ouvrage. Au contraire, un des considérants de l'arrêté royal du 5 mai 1952 précise qu'« il est de l'intérêt tant des entrepreneurs de voirie que de l'Etat, des administrations provinciales et communales et des usagers de créer un Centre de recherches routières... ». La voirie communale représente d'ailleurs plus de 80 p.c. du réseau routier national.

La qualité des travaux de recherche du Centre lui vaut une renommée internationale incontestable. Grâce aux travaux du Centre, la Belgique a pu mettre au point des techniques et des technologies exportables, notamment dans le domaine des revêtements en béton de ciment.

L'évolution des techniques, l'apparition de nouveaux matériels sur le marché, la mise en œuvre de matériaux non traditionnels, les problèmes posés par la préservation de l'environnement (recyclage des déchets industriels et ménagers; lutte contre le bruit et la pollution de l'air) ainsi que par l'entretien et la réhabilitation du réseau existant en vue de préserver sa viabilité, le souci d'accroître la sécurité de l'usager, la volonté d'économiser l'énergie, impliquent toutes des recherches nouvelles ou l'approfondissement d'études en cours ou déjà réalisées.

Ons land moet zijn inspanning op het gebied van wegenbouwonderzoek volhouden. Een verkleining van het toepassingsgebied van de retributie of een verlaging van haar percentage zou de werkloosheid van al het personeel of een gedeelte ervan ten gevolge hebben en zou het bestaan zelf van het Centrum in het gedrang brengen. Een dergelijke beslissing zou indruisen tegen de wetenschappelijke en technische vooruitgang waaraan België zo'n nood heeft.

— Gebruik van recyclagematerialen

Thans worden veelvuldig de grondstoffen van beschadigde of versleten bitumeuze verhardingen herwonnen en hersmolten. Meer en meer worden trouwens recyclageprodukten aangewend voor de wegverhardingen.

Stelt dit geen problemen op het gebied van de kwaliteit? Bestaan ernstige studies betreffende de technische verantwoording en het economisch rendement?

De eerste toepassingen van hergebruikte verhardingen gebeurden in 1977. Sindsdien werden nagenoeg al de technieken aangewend, de recyclage ter plaatse door « reforming », door « repaving » en « remixing », alsmede de recyclage van koud gefreesde produkten in continue centrale met droog- en mengtrommel en in discontinue centrale. In de naaste toekomst zijn bijkomende proefnemingen gepland inzake recyclage van gefreesde of nagebroken produkten in discontinue centrale.

De tot op heden uitgevoerde proeven hebben toegelaten bepaalde conclusies te trekken.

Al de recyclageprocedures laten toe verhardingen te verkrijgen waarvan de eigenschappen qua oppervlak, te weten de stroefheid en de langs- en dwarsvlakheid, gelijkwaardig zijn met die van traditionele technieken.

De recyclageprocedures in centrale, met een percentage lager dan 50 pct., laten toe mengsels te verkrijgen waarvan de kwaliteit inzake samenstellingen, homogeniteit nagenoeg gelijkwaardig is met die van nieuwe bitumineuze mengsels. Alhoewel zij beproefd werden voor slijtlagen, lijkt het verkieslijker de aanwending ervan voor de onderlagen te bestemmen.

De recyclageprocedures *in situ*, alhoewel delicaat en meer onderhevig aan de weersomstandigheden, geven bevredigende resultaten en laten toe de werken uit te voeren met een minimum aan hinder voor het verkeer.

Al de procedures vergen een ernstige voorafgaande studie van de staat van de weg, alsmede van de samenstellingen in geval van « remixing » en recyclage in centrale.

Alhoewel de terugwinning door warm frezen veel energie verbruikt, en geen rekening houdend met de potentiële, interne energie van bitumen, zijn al de recyclageprocedures wat het energieverbruik betreft, weinig rendabel voor de recyclage in centrale, maar maximaal voor de « reforming ». Wat de economie betreft, kunnen dezelfde gevolgtrekkingen worden gemaakt.

Notre pays doit poursuivre son effort de recherche en matière routière. Une réduction du champ d'application de la redevance ou une diminution du taux de celle-ci auraient pour conséquence la mise au chômage de tout ou partie du personnel du Centre et menacerait même l'existence de ce dernier. Une telle décision irait à l'encontre du progrès scientifique et technique dont la Belgique a tant besoin.

— Utilisation de matériaux recyclés

Actuellement, on récupère et refond souvent les matières premières de revêtements bitumeux endommagés ou usés. On utilise d'ailleurs de plus en plus des produits recyclés pour les revêtements routiers.

Cela ne pose-t-il pas des problèmes de qualité? Y a-t-il des études sérieuses pour ce qui est de la justification technique et du rendement économique?

Les premières applications de revêtements recyclés eurent lieu en 1977. Depuis lors, pratiquement toutes les techniques ont été utilisées, le recyclage sur place par « reforming », par « repaving » et par « remixing », ainsi que le recyclage en centrale continue à tambour sécheur-enrobeur et en centrale discontinue, de produits fraisés à froid. Des expériences complémentaires de recyclage en centrale discontinue de produits fraisés ou reconcassés sont prévues dans un tout proche avenir.

Les expériences réalisées jusqu'à ce jour ont permis de tirer certains enseignements.

Tous les procédés de recyclage permettent d'obtenir des revêtements dont les caractéristiques de surface, c'est-à-dire la rugosité et la planéité longitudinale et transversale, sont équivalentes à celles obtenues par les techniques classiques.

Les procédés de recyclage en centrale, à un taux inférieur à 50 p.c., permettent d'obtenir (pour ce qui est de la composition et de l'homogénéité), des mélanges de qualité quasi équivalente à celle des enrobés neufs. Bien qu'ils aient été expérimentés en ce qui concerne les couches d'usure, il semble préférable de réserver leur utilisation aux sous-couches.

Les procédés de recyclage *in situ*, bien que plus délicats et plus sensibles aux conditions climatiques, donnent des résultats satisfaisants et permettent de travailler en minimisant ce qui pourrait gêner le trafic.

Tous les procédés nécessitent une étude préalable sérieuse de l'état de la chaussée ainsi que des compositions en cas de « remixing » et de recyclage en centrale.

S'il est vrai que la récupération par fraisage à chaud consomme beaucoup d'énergie, et en ne considérant pas l'énergie potentielle interne du bitume, quasi irrécupérable, tous les procédés de recyclage sont, du point de vue de la consommation énergétique, peu rentables pour ce qui est du recyclage en centrale et extrêmement rentables pour ce qui est du « reforming ». Des conclusions analogues peuvent être tirées du point de vue économique.

Maximale belasting

Er wordt vastgesteld dat de belangrijke hoofdverkeerswegen evenals de autosnelwegen en in het bijzonder de rechterrijstroken beschadigd zijn door de aanwezigheid van wagensporen. Hoe groot is het toegelaten maximum asgewicht per vrachtwagen en het laststelsel in België en in de buurlanden ?

Van wie hangen de controles af ? Het zou logisch zijn dat die van het departement van Openbare Werken afhangen, omdat een overlading van het zwaar verkeer de oorsprong is van de vorming van wagensporen.

Hoe staat het met de frequentie van die controles ?

Inlichtingen betreffende het maximaal toegelaten gewicht van de zware voertuigen, alsmede betreffende het gewicht per as, zijn gedetailleerd terug te vinden in het koninklijk besluit van 16 november 1984, in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt op 15 januari 1985.

Bondig samengevat : de vroegere reglementering liet per as lasten toe van 13 ton op enkele assen en in totaal 20 ton op tandmassen, waarbij één van de assen een maximaal asgewicht van 10 ton mocht hebben. De nieuwe reglementering laat drijfassen met een belasting van 12 ton en draagassen met een belasting van 10 ton toe.

Wat het totale gewicht aan de grond betreft : de vroegere reglementering liet gewichten toe van 38 ton voor de opleggers en van 40 ton voor de vrachtwagens met aanhanger, de nieuwe reglementering laat een gewicht toe van 44 ton voor de opleggers.

Aldus wordt getracht in te gaan op een voorstel van de E.E.G. dat een harmonisering van het zwaar verkeer in Europa viseert :

— Het gewicht per as werd verminderd om aan te sluiten bij de reglementering in Duitsland en in Nederland : 12 ton in plaats van 13 ton.

— Het totaalgewicht werd verhoogd om rekening te houden met het zwaar verkeer in Nederland, dat 48 ton vervoert. Voor zover bekend bedraagt het hoogste asgewicht in Frankrijk nog steeds 13 ton.

De controles worden uitgevoerd door de rijkswacht en door de politieagenten van het Ministerie van Verkeerswezen, die over weegtoestellen ad hoc beschikken.

Er zij opgemerkt dat het gemeentelijke wegennet uitgebreider is dan het rijkswegenet, dat het in het algemeen fragieler is, alhoewel het minder zwaar verkeer te verwerken krijgt. Vanzelfsprekend controleert Verkeerswezen eveneens het gewicht op de rijkswegen en de autosnelwegen.

Het Ministerie van Openbare Werken van zijn kant plaatst vaste asweegtoestellen op de autosnelwegen.

Wat de controlefrequentie betreft, beschikt Openbare Werken over geen inlichtingen.

Charge maximum

On constate que les grands axes routiers et les autoroutes, particulièrement les bandes de circulation de droite, se dégradent par la présence d'ornières. Quelle est la charge maximum autorisée par camion et le train de charge autorisé en Belgique et dans les pays voisins ?

De qui dépendent les contrôles ? Il serait logique que ceux-ci dépendent du département des Travaux publics, puisqu'une surcharge des charrois lourds est à l'origine de la formation des ornières.

Quelle est la fréquence de ces contrôles ?

Tous les renseignements concernant le poids total autorisé des véhicules lourds ainsi que les charges par essieu figurent en détail dans l'arrêté royal du 16 novembre 1984, publié au *Moniteur belge* du 15 janvier 1985.

De façon succincte : l'ancienne réglementation admettait des charges par essieu de 13 tonnes sur essieux isolés et des ensembles de 20 tonnes sur des essieux rapprochés, un essieu ne pouvant supporter une charge de plus de 10 tonnes. La nouvelle réglementation admet des charges de 12 tonnes sur essieux moteurs et de 10 tonnes sur essieux porteurs.

Pour ce qui est du poids total au sol : l'ancienne réglementation admettait des poids de 38 tonnes pour les semi-remorques et de 40 tonnes pour les convois à deux éléments; la nouvelle réglementation tolère un poids de 44 tonnes pour les semi-remorques.

On tente de répondre ainsi à une proposition de la C.E.E. visant à harmoniser le charroi européen :

— Le poids par essieu a été réduit pour le rapprocher de ce qui est prévu en Allemagne et aux Pays-Bas : 12 tonnes au lieu de 13.

— Le poids total a été augmenté pour tenir compte du charroi lourd néerlandais qui transporte 48 tonnes. Selon ce qu'on sait, l'essieu le plus lourd est toujours de 13 tonnes en France.

Les contrôles sont réalisés par la gendarmerie et les policiers du Ministère des Communications qui disposent de pèse-essieux ad hoc.

Il faut souligner le fait que le réseau routier communal est plus étendu que celui des routes de l'Etat et qu'il est en général plus fragile, bien que le charroi y soit moins dense. Bien entendu, les Communications contrôlent aussi les poids sur les routes nationales et les autoroutes.

Le Ministère des Travaux publics installe, pour sa part, des pèse-essieux à infrastructure fixe sur les autoroutes.

En ce qui concerne les fréquences des contrôles, les Travaux publics ne disposent d'aucun renseignement.

6. Fietspaden

Fietspaden : uitvoeringsprogramma.

In de commissie bleek groot ongeduld te bestaan over het uitblijven van een grootscheeps uitvoeringsprogramma voor de bouw van vrijliggende fietspaden. Verwezen werd naar soms zeer smalle betonstrookjes langs de rijkswegen waarop werknemers en schoolfietsers zich dagelijks moeten begeven. Ook het uitblijven van aangepaste en tijdige sneeuwruiming wekt ongenoegen.

Het is uiteraard bekend dat de bouw van bedoelde fietspaden langs rijkswegen niet zelden vertraagd wordt door gemeentelijke rioleringsprojecten, maar zulks is niet altijd de oorzaak voor zeer grote vertragingen bij de fietswegenbouw.

Ondervraagd, geeft de Minister volgende inlichtingen over de regionale spreiding van de bestaande fietspaden :

Vlaanderen : 5 664 km.

Wallonië : 1 088 km.

Brussel : 65 km.

Een commissaris merkt hierbij op dat zulks tot geen optimistische conclusies mag leiden. Het aantal vrij en veilig beschermd liggende fietspaden is in ons land immers zeer beperkt.

Uit het navolgend verslag van het Wegenfonds blijkt trouwens dat het overgrote deel der fietspaden zelfs bestaat uit als « fietspaden gemarkeerde fietsstroken » (in km).

6. Pistes cyclables

Pistes cyclables : programme d'exécution.

Une grande impatience s'est manifestée en Commission devant l'absence d'un grand programme de construction de pistes cyclables isolées. On a évoqué ces bandes bétonnées parfois très étroites qui longent les routes de l'Etat et que travailleurs et écoliers doivent emprunter quotidiennement. L'absence d'un déneigement effectué de manière appropriée et en temps opportun suscite également le mécontentement.

Certes, il n'est pas rare que la construction de telles pistes cyclables le long des routes de l'Etat soit retardée par des projets communaux de construction d'égouts, mais telle n'est pas toujours la cause des très grands retards accumulés dans la construction des pistes cyclables.

Interrogé à ce sujet, le Ministre donne les chiffres suivants concernant la répartition régionale des pistes cyclables existantes :

Flandre : 5 664 km.

Wallonie : 1 088 km.

Bruxelles : 65 km.

Un commissaire fait remarquer que ces chiffres ne doivent pas inciter à des conclusions optimistes. En effet, le nombre des pistes cyclables isolées et efficacement protégées est extrêmement réduit dans notre pays.

Le tableau ci-après, qui émane du Fonds des routes, montre d'ailleurs que l'immense majorité des pistes cyclables sont des pistes cyclables marquées (en km).

	Als fietspad gemarkeerde fietsstraat — Pistes cyclables marquées	Aanliggend fietspad — Pistes cyclables accollées	Vrijliggend fietspad — Pistes cyclables isolées	Dubbelrichtings fietspad — Pistes cyclables à double sens	Totaal — Total
Antwerpen. — Anvers	463	291	386	237	1 377
Brussel. — Bruxelles	11	14	2	38	65
Vlaams-Brabant. — Brabant flamand	318	147	59	70	594
Waals-Brabant. — Brabant wallon	84	40	11	63	198
West-Vlaanderen. — Flandre Occidentale	328	338	251	91	1 008
Oost-Vlaanderen. — Flandre Orientale	629	350	408	77	1 464
Henegouwen. — Hainaut	102	258	80	67	507
Luik. — Liège	19	34	2	6	61
Limburg. — Limbourg	541	280	369	31	1 221
Luxemburg. — Luxembourg	5	59	94	9	167
Namen. — Namur	44	47	55	9	155

Meteen ook verwijzend naar het verantwoordingsprogramma bij het begrotingsontwerp dat de investeringen in 1985 als volgt zijn gepland :

Vlaanderen : 475 miljoen frank.

Wallonië : 88 miljoen frank.

Brussel : 70 miljoen frank.

Le programme justificatif qui accompagne le projet de budget indique que les investissements prévus en 1985 se présentent comme suit :

Flandre : 475 millions de francs.

Wallonie : 88 millions de francs.

Bruxelles : 70 millions de francs.

Bij vergelijking van het programma en de vastleggingen in 1984 komt men tot volgend overzicht inzake fietspadenbouw. Eveneens is het programma voor 1985 opgenomen.

(In miljoenen franken)

En comparant le programme de 1985 et le programme et les engagements de 1984, on obtient le tableau suivant :

(En millions de francs)

	Programma 1984 — Programme 1984	Vastleggingen 1984 Engagements 1984	Programma 1985 — Programme 1985
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	42	32,3	91
Vlaams-Brabant. — <i>Brabant flamand</i>	48	46,7	81
Limburg. — <i>Limbourg</i>	44	74,6	130
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre Orientale</i>	51	41,8	48
West-Vlaanderen. — <i>Flandre Occidentale</i>	133	120,7	125
Brussel. — <i>Bruxelles</i>	60	47,0	70
Waals-Brabant. — <i>Brabant wallon</i>	12	13,6	8
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	20	22,3	40
Luik. — <i>Liège</i>	10	10,0	10
Namen. — <i>Namur</i>	15	17,0	24
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	25	16,5	61

De aandacht van de Minister werd nog gevestigd op de toestand van sommige fietspaden die trouwens vaak ten onrechte met de naam « fietspad » worden vereerd. Dit geldt bijzonder voor sommige paden in streken zoals de Kempen waar zeer intens wordt gebruik gemaakt van de fiets. Zo zouden in het arrondissement Turnhout 40 000 leerlingen schoofietsend zijn.

De toestand van het zogenaamde fietpad langs de rijksweg 14 tussen Ravels en Poppel wordt onwaardig voor deze tijd genoemd. Tijdens de vergadering werden aan de Minister foto's voorgelegd van de voor deze fietsers hoogst gevaarlijke toestand.

Langs vele rijkswegen zijn de fietspaden al even erbarmelijk, zoals langs RW223 Herentals-Kasterlee-Retie en langs de RW51 Oostmalle-Hoogstraten.

Fietspaden op gemeentelijk domein

Het Bestuur der Wegen zou anderzijds weigerachtig staan tegenover de toepassing van de jaren geleden goedgekeurde uitbreiding van de wet op het Wegenfonds inzake de aanleg van fietspaden op gemeentelijk en provinciaal domein. Zo zouden de desbetreffende aanvragen van de gemeenten afgewezen geweest zijn. Er wordt een lijst gevraagd van de fietspaden, die reeds aangelegd werden in toepassing van de gezegde uitbreiding van de wet op het Wegenfonds.

In tegenstelling met de bewering van het lid staat het Bestuur der Wegen volgens de Minister geenszins weigerachtig tegenover de aanleg van fietspaden op gemeentelijk of provinciaal domein. Wel moet opgemerkt worden dat zeer weinig aanvragen hieromtrent gedaan worden door de gemeenten.

L'attention du Ministre a encore été attirée sur la situation de certaines pistes cyclables qui n'ont d'ailleurs souvent plus rien de « cyclable ». C'est spécialement le cas de certaines pistes situées dans des régions comme la Campine, où la bicyclette est utilisée de façon très intensive. Ainsi, dans l'arrondissement de Turnhout, 40 000 élèves se rendraient en classe à bicyclette.

L'état de la prétendue piste cyclable qui longe la route de l'Etat n° 14 entre Ravels et Poppel est indigne de notre temps. Au cours de la réunion, on a présenté au Ministre des photographies de cette situation éminemment dangereuse pour les cyclistes.

L'état des pistes cyclables de bien des routes de l'Etat est tout aussi lamentable, notamment celle de la RN223 Herentals-Kasterlee-Retie et celle de la RN51 Oostmalle-Hoogstraten.

Pistes cyclables sur le domaine communal

Par ailleurs, l'Administration des routes serait réticente à appliquer l'extension, adoptée il y a des années, de la loi sur le Fonds des routes en ce qui concerne la construction de pistes cyclables sur le domaine communal et provincial. Les demandes introduites par les communes auraient été rejetées. On demande que soit fournie une liste des pistes cyclables qui auraient déjà été aménagées en application de ladite extension de la loi sur le Fonds des routes.

Contrairement à ce qu'affirme l'intervenant, l'Administration du Fonds des routes n'est nullement réticente, selon le Ministre, à l'idée d'aménager des pistes cyclables sur le domaine communal ou provincial, mais il faut bien dire que les communes n'introduisent que très peu de demandes de cet ordre.

Lijst van de tot op heden reeds aangelegde fiets, len in toepassing van de gezegde uitbreiding van de wet op het Wegenfonds :

Provincie Limburg : Van Weddingenlaan te Herk-de-Stad.

Provincie West-Vlaanderen : Couterdamkaai te Oostende.

Provincie Luik : te Francorchamps.

Provincie Brabant :

— fietspad tussen de Brand Whitlocklaan en de P. Hysmanslaan te Sint-Lambrechts-Woluwe;

— fietspad langs de Parmentierlaan en Grootveldlaan te Sint-Pieters-Woluwe.

7. Autowegen

Aansluiting E3 met R4 te Gent

Aangestipt wordt dat op de snelweg R4, komend van Gent-zeehaven en naderend het complex te Destelbergen, tweemaal aanduidingen worden gegeven welke richting moet worden gevolgd om Brussel en Oostende te bereiken. Er is geen aanduiding welke weg moet worden gevolgd om via de E3 Antwerpen te bereiken; tenzij laattijdig op het klaverblad zelf.

Hier zal wel niet de bedoeling achter schuilen te verhinderen dat men vanaf Gent-zeehaven Antwerpen zou kunnen bereiken.

De Minister wordt verzocht schikkingen voor een betere signalisatie te doen nemen.

Verbinding E5-E9

Een totaalbedrag van 1 540 miljoen is op het fysisch programma voorzien voor de verbinding E5-E9 te Luik. Hoe is het technisch mogelijk, gelijktijdig werken te lanceren voor zulk een belangrijk bedrag in zulk een korte tijdsspanne.

Kan de heer Minister informatie verstrekken over de timing die voorzien is voor het vak Grosses-Battes-Kinkempois ?

Het bedrag van 1 540 miljoen heeft, aldus de Minister, betrekking op twee ontwerpen, enerzijds de tunnel onder de heuvelrug van Cointe, hetgeen een onderdeel is van een raamkontraat met inbegrip van de studies, en anderzijds de verbinding Grosses-Battes-Kinkempois. Dit laatste gedeelte is onderverdeeld in twee vakken, de tunnel onder de verkeersvierhoek van Kinkempois en de wegverbinding strikt genomen.

De studies van de tunnel onder de verkeersvierhoek zijn ter studie bij de N.M.B.S.

Voici la liste des pistes cyclables aménagées à ce jour en application de ladite extension de la loi sur le Fonds des routes :

Province de Limbourg : Van Weddingenlaan à Herck-la-Ville.

Province de Flandre occidentale : Couterdamkaai à Ostende.

Province de Liège : à Francorchamps.

Province de Brabant :

— piste cyclable reliant l'avenue Brand Whitlock et l'avenue P. Hysmans à Woluwe-Saint-Lambert;

— piste cyclable longeant l'avenue Parmentier et l'avenue Grandchamp à Woluwe-Saint-Pierre.

7. Autoroutes

Echangeur E3-R4 à Gand

Un membre signale que les usagers de la voie rapide R4 venant de Gand-port maritime et s'approchant du complexe de Destelbergen trouvent indiquée à deux reprises la direction qu'ils doivent emprunter pour se rendre à Bruxelles et à Ostende. Par contre, il n'y a aucune indication sur la route à suivre pour atteindre Anvers par l'E3, si ce n'est tardivement sur l'échangeur lui-même.

On suppose qu'il n'y a là aucune intention cachée d'empêcher les usagers d'atteindre Anvers à partir de Gand-port maritime.

Le Ministre est invité à prendre des dispositions pour faire améliorer cette signalisation.

Liaison E5-E9

Un montant total de 1 540 millions est prévu au programme physique pour la liaison E5-E9 à Liège. Comment est-il techniquement possible de lancer simultanément des travaux pour un montant aussi important dans un délai aussi court ?

Le Ministre peut-il fournir des informations sur le calendrier prévu pour la section Grosses-Battes-Kinkempois ?

Selon le Ministre, le montant de 1 540 millions se rapporte à deux projets : d'une part, le tunnel sous la colline de Cointe, qui est un contrat-cadre dans lequel sont incluses les études; d'autres part, la liaison Grosses-Battes-Kinkempois qui se subdivise en deux parties, le tunnel sous le quadrilatère de Kinkempois et la liaison routière proprement dite.

Les études du tunnel sous le quadrilatère sont en cours à la S.N.C.B.

De voorziene planning is de volgende :

- einde der studie : juni 1985;
- laatste onteigening : april 1985;
- aanbesteding : september 1985;
- begin der werken : begin 1986.

Verbinding E10-A12

Op de vraag wat de vooruitzichten zijn inzake de verdere doortrekking van de verbinding E10-A12 Rumst-Boom, wordt meegedeeld dat de werken voor de doortrekking van de verbinding E10-A12 nog niet geprogrammeerd zijn.

Autosnelweg A8

Wat is de planning van de autosnelweg A8 - Brussel-Rijsel : vak Mourcourt-Marcq ?

Hierop antwoordt de Minister :

Het vak Mourcourt-Hacquegnies : werken zijn in uitvoering;

Het vak Hacquegnies-Ath : de onteigening is bezig en de aanbesteding gepland in 1986;

Het vak Ath-Lessen : de onteigening is bezig en de aanbesteding is gepland in 1987;

Het vak Lessen-Marcq : de aanbesteding is gepland in 1985.

Autoweg A17

De A17 blijft onvoltooid tussen Doornik en Kortrijk. Waarom ? Deze verbinding is van vitaal belang voor beide landsgedeelten. Kan de Minister hiervoor geen schikkingen treffen ?

Voor het vak tussen Dottenijs en de grens van West-Vlaanderen werd, volgens de Minister, de bouwvergunning geweigerd door het gemeentebestuur van Moeskroen en de Waalse Executieve.

De noodzakelijke onderhandelingen om dit dossier te deblokkeren behoren niet tot de bevoegdheid van mijn departement en moeten in gemeen overleg worden gevoerd tussen de Waalse en de Vlaamse Executieve die de werken aan rijksweg 746 op het Vlaamse grondgebied blokkeert.

Blijft de planning vermeld in het verslag van de Commissie, zitting 1982-1983, nog geldig ?

Zoniet, wat is de timing ?

Wat is de timing voor de R.W.58, R.W.56 en R.W.80 ?

Volgens de Minister is de A17-autosnelweg Kortrijk-Brugge volledig in dienst, echter voor het deel Lichtervelde-Loppem als autosnelweg. De bouw van de ontbrekende bruggen en toegangscomplexen te Zedelgem, Oostkamp en Torhout is voorzien voor dit jaar en de eerstvolgende jaren.

Le planning prévu est le suivant :

- fin de l'étude : juin 1985;
- dernière expropriation : avril 1985;
- adjudication : septembre 1985;
- début des travaux : début 1986.

Liaison E10-A12

En réponse à une question sur le prolongement de la liaison E10-A12 Rumst-Boom, il est répondu que les travaux nécessaires à cet effet n'ont pas encore été programmés.

Autoroute A8

Quelle est la programmation pour ce qui est de l'autoroute A8 - Bruxelles-Lille : section Mourcourt-Marcq ?

Le Ministre répond ce qui suit :

Le tronçon Mourcourt-Hacquegnies : les travaux sont en cours;

Le tronçon Hacquegnies-Ath : les expropriations sont en cours et l'adjudication est prévue pour 1986;

Le tronçon Ath-Lessines : les expropriations sont en cours et l'adjudication est prévue pour 1987;

Le tronçon Lessines-Marcq : l'adjudication est prévue pour 1985.

Autoroute A17

La A17 reste inachevée entre Tournai et Courtrai. Pourquoi ? Cette liaison est d'un intérêt vital pour les deux parties du pays. Le Ministre ne peut-il pas prendre des dispositions adéquates ?

La section située entre Dottignies et la limite de la Flandre occidentale a fait l'objet d'un refus de bâtir de la part de l'administration communale de Mouscron et de l'Exécutif wallon.

Les négociations nécessaires pour débloquer ce dossier ne sont pas du ressort de mon département et doivent être menées de concert entre les Exécutifs wallon et flamand qui bloquent les travaux de la N746 sur le territoire flamand.

Le planning prévu dans le rapport de la Commission de la session 1982-1983 reste-t-il valable ?

Sinon, quel est le calendrier actuel ?

Comment se présente le calendrier pour la R.N.58, la R.N.56 et la R.N.80 ?

Selon le Ministre, l'autoroute A17 Courtrai-Bruges est entièrement en service, mais le tronçon Lichtervelde-Loppem seulement comme autoroute. La construction des ponts manquants et des complexes d'accès à Zedelgem, Oostkamp et Torhout est prévue pour cette année et les prochaines années.

Voor de R.W.56, R.W.58 en R.W.80 geldt volgende timing :

R.W.56 : in uitvoering; vak Balem-Oosterzele :

1985 : rechtekking te Ophasselt.

1986 : nieuwe brug over de E5 te Wetteren.

1987 : aanpassing toegangscomplex te Wetteren en aansluiting R.W.56 op dit complex.

1988 : rechtekking te Herzele (vroeger Sint-Lievens-Esse).

R.W.58 : omleiding te Ronse :

1985 : onteigeningen voor eerste fase (grens Henegouwen-Zonnestraat).

1986 : uitvoering eerste fase.

1987-1989 : kunstwerken in vak Zonnestraat en reeds gemoderniseerde R.W.58 (2 × 2) ten noorden van Ronse.

1990 : uitvoering grond- en wegeniswerken in voornoemd vak.

R.W.80 : aanbesteed : vak tussen R.W.9 te Ninove en R.W.60 te Geraardsbergen : werken aan te vatten in voorjaar 1985.

1986 : vak tussen R.W.9 en R.W.731 te Ninove, onteigeningen door te voeren in 1985.

A18

Uit het programma menen we op te maken dat de A18 wordt doorgetrokken tot Ieper met tal van nieuwe bruggen.

Een vijftal jaar geleden was er sprake van een aansluiting op het industriepark te Ieper om wille van de kleinere uitgaven, het sparen van goede landbouwgrond. Kan de heer Minister dit verduidelijken ?

De Minister meent dat eerder dan het doortrekken van de autosnelweg A18 tot Ieper, in werkelijkheid de doortrekking tot Veurne bedoeld wordt.

Ieper is immers gelegen langs de autosnelweg A19, Kortrijk-Ieper.

Het tracé van de autosnelweg A18 is voorzien op het bij koninklijk besluit d.d. 6 december 1976 goedgekeurde gewestplan Veurne-Westkust als onderdeel van de Europese E5-autosnelweg.

Op het investeringsprogramma voor 1985 zijn volgende werken voorzien :

- De brug 022 over de Veneopevaart en Proostdijk;
- De brug 023 over de rijksweg nr. 302 Veurne-Diksmuide;
- De brug 024 over de spoorweg Adinkerke-Gent;
- De brug 025 over de Lovaart.

Er is nooit besloten deze autosnelweg te laten eindigen onder vorm van een gewone weg, die zou aansluiting geven op de thans bestaande weg doorheen het industriepark van Veurne.

En ce qui concerne la R.N.56, la R.N.58 et la R.N.80, le calendrier est le suivant :

R.N.56 : en exécution; tronçon Balem-Oosterzele :

1985 : rectification à Ophasselt.

1986 : nouveau pont sur l'E5 à Wetteren.

1987 : aménagement du complexe d'accès à Wetteren et raccordement de la R.N.56 à ce complexe.

1988 : rectification à Herzele (anciennement Sint-Lievens-Esse).

R.N.58 : contournement de Renaix :

1985 : expropriations pour la première phase (frontière Hainaut-Zonnestraat).

1986 : exécution première phase.

1987-1988 : ouvrages d'art tronçon Zonnestraat; R.N.58 déjà modernisée (2 × 2) au nord de Renaix.

1990 : exécution travaux de terrassement et de voirie du tronçon précité.

R.N.80 : adjudgé : tronçon entre R.N.9 à Ninove et R.N.60 à Grammont : travaux à commencer au printemps 1985.

1986 : tronçon entre R.N.9 et R.N.731 à Ninove, expropriations à réaliser en 1985.

A18

Nous croyons pouvoir conclure qu'il ressort du programme que l'A18 sera prolongée jusqu'à Ypres et équipée d'un grand nombre de nouveaux ponts.

Il y a cinq ans, il était question d'une liaison avec la zone industrielle d'Ypres, afin de limiter les dépenses et d'épargner les bonnes terres agricoles. Le Ministre peut-il donner des précisions à ce sujet ?

Le Ministre suppose que, là où l'on parle de la prolongation de l'A18 jusqu'à Ypres, on veut dire en réalité jusqu'à Furnes.

En effet, Ypres est situé le long de l'autoroute A19 Courtrai-Ypres.

Le tracé de l'autoroute A18 est prévu au plan de secteur « Veurne-Westkust » approuvé par l'arrêté royal du 6 décembre 1976, et fait partie de l'autoroute européenne E5.

Les travaux suivants sont prévus au programme d'investissement 1985 :

- Pont 022 sur la « Veneopevaart » et le « Proostdijk »;
- Pont 023 sur la RN 302 Furnes-Dixmude;
- Pont 024 sur le chemin de fer Adinkerke-Gand;
- Pont 025 sur la « Lovaart ».

Il n'a jamais été question de laisser cette autoroute se terminer en une route ordinaire, qui ferait la liaison avec la route existante à travers le zoning industriel de Furnes.

A19 Ieper-Veurne

De verbinding Ieper-Veurne langs de bestaande Rijksweg haalt regelmatig de kranten, vooral in de verlofperiodes wegens de grote files.

Is de Minister van plan hieraan iets te doen, vooral voor de Westkust? De verbinding zou tevens een alternatief vormen voor de E5 ingeval van overbelasting.

Om de verbinding Kortrijk-Ieper-Veurne te verbeteren wordt de doortrekking van de A19 autosnelweg vanaf zijn huidige eindpunt aan de RW908 te Ieper tot de RW65 Ieper-Veurne ten noorden van Woesten gepland, aldus de Minister. Gezien dit tracé slechts gedeeltelijk gereserveerd wordt op het gewestplan zal deze aangelegenheid kortelings voorgelegd worden aan de Vlaamse Executieve.

A27 Viaduc « l'Eau Rouge »

De viaduct van l'Eau Rouge komt opnieuw op het fysisch programma voor.

Kan de Minister bepalen in welk stadium het dossier zich bevindt en welke de voorziene data's zijn voor het einde van de studie, de goedkeuring, de toewijzing, het begin der werken en het einde der werken?

Hoeveel achterstand zal er zijn van de inwerkingstelling van die autosnelweg ten gevolge van de tegenstellingen i.v.m. de viaduct van l'Eau Rouge?

De viaduct van l'Eau Rouge werd inderdaad uitgesteld tot 1985. Immers de bouwvergunning toegestaan door het Waalse gewest verbiedt de toegang tot de plaats der werken via de vallei, zoals aanvankelijk voorzien. Zodoende was het onmogelijk de werken te beginnen voordat er een ophoging was aangebracht langs beide kanten van het werkstuk namelijk begin 1986.

Om die reden is de toewijzing voorzien voor het tweede semester van 1985 en het begin van de werken in 1986 en het einde in 1990.

Autoweg A602

Welke zijn de vooruitzichten in verband met de voltooiing der werken aan de autoweg A602-viaduct der « Guillemins » vak place des Wallons-avenue de l'Observatoire-Onderne-
ming C.F.E.?

Zestig procent der kolonnen blijft nog uit te voeren en alle wegenwerken, de werken nodig voor de evacuatie van het water, alsook de uitrustings- en voltooiingswerken (op het viaduct en op het terrein).

De termijn bedraagt 350 dagen en er blijven nog 200 dagen.

Het einde der werken is voorzien op het einde van juni 1986, maar ingevolge een aanpassing zullen de werken beëindigd zijn op het einde van augustus 1986.

De budgetaire weerslag op 1 maart 1985 : 38 pct.

A19 Ypres-Furnes

La liaison Ypres-Furnes par la route de l'Etat existante a régulièrement les honneurs de la presse, surtout en période de vacances, par la longueur des files de véhicules qui s'y forment.

Le Ministre a-t-il l'intention de remédier à cette situation, surtout pour le littoral ouest? La liaison pourrait également servir d'itinéraire de délestage pour l'E5 en cas de surcharge.

Le Ministre déclare que pour améliorer la liaison Courtrai-Ypres-Furnes, on prévoit de prolonger l'autoroute A19 à partir de son terminus actuel à la R.N.908 à Ypres, jusqu'à la R.N.65 Ypres-Furnes au nord de Woesten. Etant donné que ce tracé n'est que partiellement réservé sur le plan de secteur, cette question sera prochainement soumise à l'Exécutif flamand.

A27 Viaduc de l'Eau Rouge

Le viaduc de l'Eau Rouge figure une nouvelle fois au programme physique.

Le Ministre peut-il préciser où en est ce dossier et quelles sont les dates prévues pour la fin de l'étude, l'adjudication, le début et la fin des travaux?

Quel sera le retard encouru pour ce qui est de la mise en service de cette autoroute en raison des tergiversations concernant le viaduc de l'Eau Rouge?

Le Ministre répond que le viaduc de l'Eau Rouge a effectivement dû être reporté à 1985. En effet, le permis de bâtir accordé par la Région wallonne interdit l'accès au site des travaux par la vallée, comme prévu initialement. Dès lors, il est impossible de commencer les travaux, avant que les remblais ne soient réalisés de part et d'autre de l'ouvrage, c'est-à-dire avant le début de 1986.

Pour cette raison, il est prévu que l'adjudication aura lieu au cours du second semestre de 1985 et que les travaux seront entamés à la fin de 1986 et terminés à la fin de 1990.

Autoroute A602

Quelles sont les perspectives d'achèvement des travaux de l'autoroute A602-viaduc des « Guillemins », section place des Wallons-avenue de l'Observatoire-Entreprise C.F.E.?

Soixante pour cent des colonnes restent à faire, de même que tous les travaux de voirie, d'évacuation des eaux ainsi que les travaux d'équipement et de parachèvement (sur viaduc et sur terrain).

Le délai était de 350 jours et il reste 200 jours.

La fin des travaux est prévue à fin juin 1986, mais suite à une adaptation, les travaux seront terminés fin août 1986.

Incidence budgétaire au 1^{er} mars 1985 : ± 38 p.c.

Expressweg Dottignies-Armentiers

Op welke datum is de voltooiing der weg aan de expressweg Dottenjs-Armentiers voorzien ?

Hierop antwoordt de Minister :

a) Voor wat de werken betreft op het grondgebied van de provincie Henegouwen, gedeelte gaande van de grens van West-Vlaanderen vanaf de gemeente Wervik tot aan de Franse grens, meer bepaald het vak vanaf de grens van West-Vlaanderen tot aan de weg van Houtem :

Hier zijn de werken in 1985 geprogrammeerd. Het tracé komt voor op het gewestplan Moescron-Komen goedgekeurd bij koninklijk besluit van 17 januari 1979.

Een verbinding met de weg Ten Brielen-Wervik is mogelijk.

Na deze weg blijven er nog 150 meter tot aan de taalgrens. Deze 150 meter zouden voor het verkeer kunnen geopend worden tegelijkertijd als het gedeelte dat het Vlaams gewest zal doorkruisen.

Een tweede vak, gelegen tussen de weg van Houtem en de weg van Mesen is in aanleg.

Een derde vak gelegen tussen de weg van Mesen en de weg die het gehucht « Le Geer » verbindt met het gehucht « Touquet » is sinds september 1979 voor het verkeer geopend.

Het tracé van het vak, gaande van de weg Le Geer-Le Touquet tot aan de weg Le Bizet is voorzien op het gewestplan Moeskroen-Komen goedgekeurd bij koninklijk besluit van 17 januari 1979.

De aanbesteding is voorzien in 1985 en zal doorgaan.

De openstelling voor het verkeer van dit vak, zal toelaten Armentiers te bereiken langs het gehucht « Le Bizet ». Deze openstelling is voorzien in 1986.

Er blijft nog het vak gelegen tussen de weg « Le Bizet-Le Touquet » tot aan de Franse grens, met inbegrip van de brug over de Leie.

Daar het verdrag inzake de grens-Leie tussen Frankrijk en België ondertekend werd in 1983 en in 1984 door het Parlement werd goedgekeurd, is het mogelijk de juiste plaats vast te leggen waar de Leie overschreden wordt. Het verdrag voorziet verder dat de realisatie der werken op de gemeenschappelijke Leie vijf jaar zal vergen. Deze werken zullen dus gespreid worden tot in 1988.

b) Toestand op het grondgebied van West-Vlaanderen.

Het tracé van de nationale weg 746 komt voor op het gewestplan dat door de Vlaamse Executieve werd goedgekeurd. Het koninklijk besluit waarbij dit geconcretiseerd wordt, is verschenen in het *Belgisch Staatsblad* van 28 september 1979.

Het is duidelijk dat de bouwvergunning nog niet afgeleverd werd omdat ze nog niet gevraagd is.

Route express Dottignies-Armentières

Pour quelle date l'achèvement des travaux de la route express Dottignies-Armentières est-il prévu ?

Le Ministre répond ce qui suit :

a) En ce qui concerne les travaux en territoire hennuyer, partie allant de la limite de la Flandre occidentale, c'est-à-dire de la commune de Wervik, jusqu'à la frontière française, plus précisément le tronçon depuis la limite de la Flandre occidentale jusqu'au chemin de Houtem :

Les travaux sont programmés pour 1985. Le tracé est inscrit au plan de secteur de Moescron-Comines approuvé par arrêté royal du 17 janvier 1979.

Un raccordement à la route Ten Brielen-Wervik est possible.

Au-delà de cette route, il reste 150 mètres avant la frontière linguistique. Ces 150 mètres pourraient être ouverts à la circulation en même temps que la section qui devra traverser la région flamande.

Un second tronçon, entre le chemin de Houtem et le chemin de Messines, est en cours de construction.

Un troisième tronçon, entre le chemin de Messines et la route qui relie le hameau de « Le Geer » au hameau du « Touquet », est ouverte à la circulation depuis septembre 1979.

Le tracé du tronçon allant de la route Le Geer-Le Touquet jusqu'à la route Le Bizet est inscrit au plan de secteur de Moescron-Comines approuvé par l'arrêté royal du 17 janvier 1979.

L'adjudication est prévue pour 1985 et elle aura lieu.

L'ouverture de ce tronçon à la circulation permettra de rejoindre Armentières par le hameau « Le Bizet ». Cette mise en service est prévue pour 1986.

Reste enfin le tronçon de la route « Le Bizet-Le Touquet » jusqu'à la frontière française, y compris le pont sur la Lys.

Le traité sur la Lys mitoyenne ayant été signé entre la France et la Belgique au cours de l'année 1983 et ratifié par le Parlement en 1984, il a été possible de fixer, avec précision, le passage de la frontière, et le traité prévoit que la réalisation des travaux sur la Lys mitoyenne prendront cinq ans. Ils seront donc étalés jusqu'en 1988.

b) Situation sur le territoire de la Flandre occidentale.

Le tracé de la route nationale 746 figure au plan de secteur approuvé par l'Exécutif flamand. L'arrêté royal qui le concrétise a paru au *Moniteur belge* du 28 septembre 1979.

Il est clair que le permis de bâtir n'a pas encore été délivré, étant donné qu'il n'a pas encore été demandé.

De Vlaamse Executieve heeft op de vraag van de gemeente Wervik geantwoord dat zij het betrokken weggedeelte uit het gewestplan zou schrappen.

Op het gedeelte begrepen tussen de provinciegrens en de A19 op het grondgebied van Wervik en de stad Menen zijn de topografische opmetingen voltooid.

De onteigeningsplannen zijn opgemaakt.

De sonderingen en de proeven zijn gedeeltelijk uitgevoerd. Er weze opgemerkt dat op het driejaarlijks programma niets voorzien is voor dit vak.

Er dient rekening gehouden met een termijn van anderhalf jaar voor de onteigeningen, en indien dit dossier gedeblokkeerd wordt, kan de aanbesteding einde 1986 plaatsvinden.

Brussel Zuiderring

Zijn de werken aan de Zuiderring van Brussel definitief opgegeven? Indien ja, waarom? Indien niet, welk is het aanbestedingsprogramma?

Momenteel bestaan er enkel plannen voor de aanleg van het zuidelijk tracé vanaf het verkeersknooppunt te Vorst tot aan de Alsebergsesteenweg. De uitvoering ervan is gepland vanaf 1985. Wat betreft het overblijvende deel in de richting van de Terhulpssesteenweg, werden reeds verschillende voorontwerpen bestudeerd, maar er bestaan geen gedetailleerde plannen.

De Minister vestigt er nog de aandacht op dat de grote infrastructuurwerken in de Brusselse agglomeratie onderworpen zijn aan de bepalingen van het gewestplan en aan de wetten op de stedenbouw en de ruimtelijke ordening. In het gewestplan is geen enkel tracé opgenomen voor het deel van de zuidelijke ring tussen de Alsebergsesteenweg en de Terhulpssesteenweg, wat hij enkel kan betreuren. Daarom kan er trouwens momenteel geen volledig project worden opgemaakt.

8. Rijkswegen

Streek van Florennes

Welk is de volledige opgave van de wegen waarvan de aanleg of de verbetering werd gevraagd door Landsverdediging met het oog op en betere bediening van de militaire basis van Florennes?

Welke zijn de reeds gerealiseerde wegen en welk is hun totale kostprijs?

Welke zijn de nog te realiseren wegenissen en wat is hun totale kostprijs?

Is het op rijstroken brengen van de RW750 tussen Philippeville en de Barrière Saint-Luc voorzien in het kader van punt 1?

De Minister deelt mee dat geen enkele aanvraag werd gedaan door het Ministerie van Landsverdediging met het

L'Exécutif régional flamand a répondu à la demande de la commune de Wervik en annonçant qu'il retirait du plan de secteur la partie de voirie concernée.

Sur le tronçon compris entre la limite provinciale et la A19, sur le territoire de la commune de Wervik et la ville de Menin, les levés topographiques ont été achevés.

Les plans d'expropriation ont été dressés.

Les sondages et les essais sont en partie réalisés. Il y a lieu de noter que le programme triennal ne prévoit rien pour ce tronçon.

Il faut compter un délai d'un an et demi pour les expropriations et, si ce dossier était débloqué, l'adjudication pourrait avoir lieu à la fin de 1986.

Ring sud de Bruxelles

Les travaux du ring sud de Bruxelles sont-ils définitivement abandonnés? Si oui, pourquoi? Sinon, quel est le programme des adjudications?

Pour l'instant, il existe seulement des plans d'établissement du tracé sud depuis l'échangeur de circulation de Forest jusqu'à la chaussée d'Alseberg. L'exécution en est prévue à partir de 1985. Pour la partie restante, en direction de la chaussée de La Hulpe, divers avant-projets ont déjà été étudiés, mais il n'existe pas de plans détaillés.

Le Ministre attire encore l'attention sur le fait que les grands travaux d'infrastructure dans l'agglomération bruxelloise sont soumis aux dispositions du plan de secteur et des lois sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire. Il ajoute qu'aucun tracé n'a été prévu dans le plan de secteur pour la partie de la ceinture sud allant de la chaussée d'Alseberg à la chaussée de La Hulpe, ce qu'il ne peut d'ailleurs que regretter. C'est la raison pour laquelle l'établissement d'un projet complet ne peut être envisagé pour l'instant.

8. Routes nationales

Région de Florennes

Quel est le relevé complet des voiries dont la construction ou l'amélioration a été demandée par la Défense nationale en vue de mieux assurer la desserte de la base militaire de Florennes?

Quelles sont les voiries déjà réalisées et leur coût total?

Quelles sont les voiries encore à réaliser et leur coût total?

La mise à quatre voies de la RN 750 entre Philippeville et la Barrière Saint-Luc s'inscrit-elle dans le cadre de l'objectif mentionné au point 1?

Le Ministre déclare que la Défense nationale n'a fait aucune demande de construction ou d'amélioration de voi-

oog op de bouw of de verbetering van de wegen ten einde de bediening van de basis van Florennes beter te verzekeren.

Welke zijn de wegenwerken die sinds 1979 uitgevoerd of geprogrammeerd werden in een straal van 50 km rondom de militaire basis van Florennes ?

Het is volgens de Minister onmogelijk met precisie te antwoorden welke investeringswerken werden uitgevoerd binnen een straal van 50 km rond Florennes tussen de jaren 1979 en 1984.

Een cirkel met dergelijke straal omvat niet enkel de quasi-totaliteit van het grondgebied van de provincie Namen, maar ook een stuk van de provincies Luxembourg, Henegouwen, Waals Brabant alsook van de Dienst der Autosnelwegen van Charleroi.

Volgende werken, die werden uitgevoerd op de grote wegen in de provincie Namen zijn van aard om de toegang tot Florennes te vergemakkelijken.

Sedert 1977 werden belangrijke werken uitgevoerd op RW739 op de sectie genaamd « Contournement de Fosses ». Deze werken voor een bedrag van ongeveer 450 miljoen omvatten met name de aanleg van een viaduct alsook de verwezenlijking van de eigenlijke omleiding. Het einde hiervan is voorzien voor oktober 1985. Bovendien zijn in 1985 ongeveer 25 miljoen voorzien van de afschaffing voor het kruispunt Lemerrier in Auvélais.

De tweede grote as wordt « Route Charlemagne » genoemd waarop belangrijke moderniseringswerken werden uitgevoerd en nog in uitvoering zijn tussen Ciney en Onhaye. Deze werken omvatten met name de omleiding van Onhaye (200 miljoen), de sectie Onhaye-Dinant (320 miljoen) en, ten slotte, de omleiding van Achêne (265 miljoen).

De omleiding van Philippeville is thans in uitvoering (179 miljoen).

De sectie Philippeville-Barrière-Saint-Luc zal aanbesteed worden in september 1985 (130 miljoen).

Ten slotte is een andere as thans ter studie, het betreft de verbinding Couvin-Le Bruly. Zij omvat het viaduct van de Ry de Rome (250 miljoen), de omleiding van Couvin (250 miljoen) en de verbinding Couvin-Le Bruly (300 miljoen).

Streek van Hoei

1. Welk is de kostprijs van de bouwwerken aan de reeds gerealiseerde evacuatiwegen ?

2. Welke kalender is voorzien voor de realisatie van de evacuatiwegen die nog dienen uitgevoerd en welk is de geraamde kostprijs.

3. Welke kalender is voorzien voor de bouw van de nieuwe brug te Ben-Ahin en welk is de voorziene kostprijs ?

4. Welk ontwerp werd weerhouden voor de verbinding van deze nieuwe brug met de E41 en welk is de kostprijs ?

ries pour mieux assurer la desserte de la base militaire de Florennes.

Quels sont les travaux routiers exécutés depuis 1979 ou programmés dans un rayon de 50 km de la base militaire de Florennes ?

Selon le Ministre, il est impossible de dire avec précision quels sont les travaux d'investissement exécutés dans un rayon de 50 km autour de Florennes entre les années 1979 et 1984.

Un tel rayon englobe non seulement la quasi-totalité de la province de Namur, mais également une partie des provinces de Luxembourg, de Hainaut, du Brabant wallon et du Service des Autoroutes de Charleroi.

Les travaux suivants qui ont été exécutés sur les grands axes routiers dans la province de Namur, sont de nature à faciliter l'accès à Florennes.

Depuis 1979, des travaux importants ont été exécutés sur la route nationale 739, au niveau de la section dite « Contournement de Fosses ». Ces travaux d'un montant d'environ 450 millions comprennent, notamment, la construction d'un viaduc et la réalisation du contournement proprement dit. Leur achèvement est prévu pour octobre 1985. De plus, pour 1985 sont programmés des travaux d'un montant de quelque 25 millions en vue de supprimer le carrefour Lemerrier à Auvélais.

Le second grand axe s'appelle « Route Charlemagne ». Des travaux de modernisation importants ont été réalisés et d'autres sont encore en cours le long de cet axe entre Ciney et Onhaye. Ces travaux comprennent notamment le contournement d'Onhaye (200 millions), la section Onhaye-Dinant (320 millions) et, enfin, le contournement d'Achêne (265 millions).

Le contournement de Philippeville est actuellement en cours d'exécution (179 millions).

La section Philippeville-Barrière-Saint-Luc sera adjudgée en septembre 1985 (130 millions).

Enfin, un autre axe est actuellement à l'étude, à savoir la liaison Couvin-Le Bruly. Elle comprend le viaduc du Ry de Rome (250 millions), le contournement de Couvin (250 millions) et la liaison Couvin-Le Bruly (300 millions).

Région de Huy

1. Quel est le coût des travaux de construction des voies d'évacuation déjà réalisées ?

2. Quel est le calendrier de réalisation des voies d'évacuation encore à construire et quel est leur coût estimé ?

3. Quel est le calendrier de construction du nouveau pont de Ben-Ahin et quel est le coût prévu ?

4. Quel est le projet qui a été retenu en vue de raccorder ce nouveau point à l'autoroute E41 et quel en est le coût ?

5. Welk is het ontwerp dat weerhouden werd voor de toegang tot deze brug ?

Volgens de Minister is de toestand als volgt :

1. Reeds verwezenlijkt en in uitvoering zijnde werken :

R.W.795 : Villers-le-Bouillet-Tihange, totaal 733 miljoen. Dit vak zal volledig voltooid zijn in augustus 1985.

R.W.618 : Hoi-Seraing. Werken volledig beëindigd tussen Hoi en Ombret, bedrag : 168 miljoen.

Werken in uitvoering tussen Ombret en Seraing voor een bedrag van 489 miljoen.

2. a) R.W.795 Tihange-Strée-Tinlot : aanbesteding in 1986, raming : 550 miljoen;

b) R.W.618 : 1) Clermont-Engis : aanbesteding in 1985, raming : 110 miljoen;

2) Engis-Ivoz-Ramet : aanbesteding in 1986, raming : 200 miljoen.

c) R.W.632 — westelijke omleiding van Hoi :

1° Wanze-Héron : aanbesteding in 1987 : raming 38 miljoen;

2° Wanze-Vinalmont : vak dat nog niet voorkomt op het gewestplan.

3. De aanbesteding van de nieuwe brug van Ben-Ahin heeft plaats gehad in november 1984 — bedrag : 386 725 000 frank; duur der werken 420 werkdagen of ongeveer 3 jaar.

4. Alleen de aftaking Wanze-Héron is opgenomen op het gewestplan. Raming : 38 miljoen — de bouwtoelatingen moeten nog aangevraagd worden — de onteigeningen moeten nog plaats vinden.

5. De toegang tot de brug van Ben-Ahin vanuit Andenne-Hoi op de rechteroever van de Maas werd reeds voorzien in de bouwwerken van de brug Ben-Ahin waarvan de aanbesteding plaatsvond.

Sint-Rochusbrug — R.W.372 te Marcinelle

Betreffende de vooruitzichten in verband met de bouw van deze brug deelt de Minister mee dat hogervermelde werken zijn ingeschreven op het reserveprogramma voor 1985.

De raming bedraagt 64 721 109 frank (alleen ten laste van het Wegenfonds).

De voorafgaandelijke technische studie werd ingediend op 17 september 1980 en goedgekeurd op 3 oktober 1980.

De aanbesteding is voorzien voor eind 1985 en de vermoedelijke duur der werken is twee jaar.

5. Quel est le projet qui a été retenu pour accéder à ce pont en venant d'Andenne et de Huy et quel en est le coût ?

Selon le Ministre, la situation se présente comme suit :

1. Travaux déjà réalisés ou en cours d'exécution :

R.N.795 : Villers-le-Bouillet-Tihange, total 733 millions. Ce tronçon sera complètement achevé en août 1985.

R.N.618 : Huy-Seraing. Travaux complètement achevés entre Huy et Ombret, montant : 168 millions.

Travaux en cours d'exécution entre Ombret et Seraing, pour un montant de 489 millions.

2. a) R.N.795 Tihange-Strée-Tinlot : adjudication en 1986, estimation : 550 millions;

b) R.N.618 : 1) Clermont-Engis : adjudication en 1985; estimation : 110 millions;

2) Engis-Ivoz-Ramet : adjudication en 1986, estimation : 200 millions.

c) R.N.632 — contournement ouest de Huy :

1° Wanze-Héron : adjudication en 1987; estimation : 38 millions;

2° Wanze-Vinalmont : section non encore reprise au plan de secteur.

3. L'adjudication du nouveau pont de Ben-Ahin a eu lieu en novembre 1984 — montant : 386 725 000 francs; durée des travaux : 420 jours ouvrables, soit plus ou moins 3 ans.

4. Seul l'embranchement Wanze-Héron figure au plan de secteur; estimation : 38 millions — le permis de bâtir a été sollicité — les expropriations doivent encore avoir lieu.

5. L'accès au pont de Ben-Ahin à partir d'Andenne et de Huy, sur la rive droite de la Meuse, est déjà prévu dans le cadre des travaux de construction du pont de Ben-Ahin, dont l'adjudication a eu lieu.

Pont Saint-Roch — R.N.372 à Marcinelle

Pour ce qui est des prévisions concernant la construction de ce pont, le Ministre déclare que les travaux en question sont inscrits au programme de réserve de 1985.

Leur coût est estimé à 64 721 109 francs (uniquement à charge du Fonds des routes).

L'étude technique préalable a été introduite le 17 septembre 1980 et approuvée le 3 octobre 1980.

L'adjudication est prévue pour la fin de 1985 et la durée des travaux sera probablement de deux ans.

De N.M.B.S. zal voor haar rekening werken uitvoeren voor een bedrag dat geraamd is op 58 874 710 frank.

R.W.22

Om welke reden heeft men bij de omleiding van Fosses-la-Ville de voorkeur gegeven aan een Noord-Zuid-verbinding daar waar er niets gedaan werd in Oost-West-richting, waar de verkeersdrukke (Rijksweg Charleroi-Namen) veel belangrijker is?

In de omleiding van Fosses-la-Ville werd, aldus de Minister, de voorkeur gegeven aan een Noord-Zuid-as omdat deze zich bevindt op de voornaamste bedieningsweg van het gebied tussen Samber-en-Maas ten overstaan van de *Route de Wallonie*.

Daarentegen is de Oost-West-omleiding gecontesteerd door de bewoners van Fosses-la-Ville. De Gewestelijke Commissie voor ruimtelijke ordening van haar kant heeft ongunstig advies uitgebracht over dit ontwerp door te argumenteren dat het verkeer in de toekomst grotendeels zal gebruik maken van de *Route de la Basse-Sambre*.

De Minister heeft gevraagd het tracé van de zuidelijke ring te behouden vanaf de R.W.22 (komende van Namen) tot aan de R.W.739.

Rijksweg 56

Welk is de timing tot volledige voltooiing van de verbinding Gent-Geraardsbergen?

A. Vak Zottegem-Wetteren

Reeds uitgevoerd is de omleiding te Zottegem. Het betreft het vak tussen de rijksweg nr. 354 Zottegem-Godveerdegem en de provinciale weg nr. 11 Aalst-Oudenaarde te Oombergen. Dit vak werd destijds rechtstreeks op 2 × 2 rijstroken uitgevoerd.

Het vak vanaf het kruispunt te Oombergen tot Balegem van de oude rijksweg nr. 56 werd aangelegd op één rijbaan.

In uitvoering is het vak vanaf Balegem tot aan de rijksweg nr. 16 Wetteren-Oosterzele te Gijzenzele.

Wegens het in falen gaan van de betrokken bouwfirmas trad er een zekere vertraging op. Het betreft hier eveneens slechts de aanleg van één rijbaan. De voltooiing van dit vak is voorzien voor eind 1985.

In ontwerp is de nieuwe brug over de E5-autosnelweg te Wetteren. De aanvang der werken mag verwacht worden in 1986.

De herinrichting van het toegangscomplex te Wetteren zal opgenomen worden op het investeringsprogramma 1987.

De aanleg van de volledige verbinding Geraardsbergen-E5 te Wetteren wordt nagestreefd alvorens eventueel tot de aanleg van de geplande tweede rijbaan tussen Oombergen en Wetteren over te gaan.

La S.N.C.B. effectuera, pour sa part, et ce à ses frais, des travaux pour un montant estimé à 58 874 710 francs.

R.N.22

Pour quelles raisons a-t-on donné la préférence au contournement de Fosses-la-Ville dans le sens Nord-Sud et n'a-t-on rien fait dans le sens Est-Ouest dont la densité de trafic (Route nationale Charleroi-Namur) est beaucoup plus importante?

Selon le Ministre, priorité a été donnée au contournement Nord-Sud de Fosses-la-Ville, parce que celui-ci se trouve sur la desserte principale de l'entre Sambre-et-Meuse vis-à-vis de l'autoroute de Wallonie.

Au contraire, le contournement Est-Ouest se heurte à l'opposition des habitants de Fosses-la-Ville. La Commission régionale d'aménagement du territoire a, de son côté, émis un avis défavorable sur ce projet, argumentant que le trafic empruntera, dans une large mesure, la route de la Basse-Sambre.

Le Ministre a demandé qu'on maintienne le tracé du contournement sud de la R.N.22 (venant de Namur) jusqu'à la R.N.739.

Route nationale 56

Quel est le calendrier complet d'achèvement de la liaison Gand-Grammont?

A. Tronçon Zottegem-Wetteren

Le contournement de Zottegem a déjà été exécuté. Il s'agit du tronçon compris entre la R.N.354 Zottegem-Godveerdegem (Langestraat) et la route provinciale n° 11 Alost-Audenarde (carrefour « De Vos ») à Oombergen. En son temps, ce tronçon a été exécuté directement sur 2 × 2 bandes de circulation.

Le tronçon sortant du carrefour « De Vos » et se terminant à Balegem a été aménagé sur une voie de circulation.

Le tronçon entre Balegem et la R.N.16 Wetteren-Oosterzele à Gijzenzele est en voie d'exécution.

La faillite de la firme de construction concernée a entraîné un certain retard. Il s'agit également ici de l'aménagement d'une voie de circulation. L'achèvement de ce tronçon est prévu pour la fin de 1985.

La construction du nouveau pont sur l'autoroute E5 est en projet. On peut s'attendre à ce que les travaux commencent en 1986.

Le réaménagement du complexe d'accès à Wetteren sera inscrit dans le programme d'investissement de 1987.

Il est envisagé d'aménager la liaison Grammont-E5 à Wetteren sur toute sa longueur avant de passer éventuellement à la construction d'une deuxième voie de circulation entre Oombergen et Wetteren.

B. Vak Zottegen-Geraardsbergen

Langsheen dit gedeelte is slechts één rijbaan (twee rijstroken) in de definitieve uitvoering gepland.

De rechtekking te Ophasselt is voorzien op het investeringsprogramma 1985.

Door het bestuur de Wegen werd echter vastgesteld dat ter hoogte van de gemeentegrens tussen Geraardsbergen en Herzele (Steenhuize-Wijnhuize) een tracé kon worden gekozen, dat in tegenstelling tot het tracé voorzien op het gewestplan Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem belangrijke voordelen biedt.

Het voorstel tot tracéwijziging werd in 1982 overgemaakt aan de heer Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening, Landinrichting en Natuurbehoud, ten einde dit dossier in te leiden bij de Vlaamse Executieve. Tot op heden is er hierover geen beslissing van de Vlaamse Executieve bekend.

De onteigeningsplannen zijn reeds opgesteld; één dat niet onderhevig is aan deze tracéwijziging werd reeds goedgekeurd bij koninklijk besluit.

De rechtekking te Sint-Lievens-Esse zal eventueel worden voorzien, volgend op de rechtekking te Ophasselt, op het programma 1986.

Rijksweg 66 - Omleiding Drongen. Tunnel onder de spoorweg

Deze tunnel is slecht onderhouden en dikwijls voor het verkeer gesloten. Deze tunnel heeft niet het vereiste profiel. Wat is de reden hiervoor ?

Op het grondgebied Drongen is de tunnel onder de spoorweg gelegen in de vroeger rijksweg nr. 66, die bij koninklijk besluit dd. 6 december 1984 aan de stad Gent werd overgedragen. Deze tunnel werd gebouwd door de N.M.B.S. in het kader van de afschaffing van de overweg nr. 10 in de vroegere rijksweg en wordt thans enkel door voetgangers en fietsers gebruikt. Het beheer ervan berust nog steeds bij de N.M.B.S.

R.W.726

Industrieweg linkeroever kanaal Gent-Terneuzen. Welke is de timing der volledige afwerking ?

De volledige voltooiing en de openstelling van de in uitvoering zijnde werken, zijnde het vak Riemesteenweg-R.W.617 Antwerpen Maldegem, wordt verwacht in juni 1985.

Alsdan zal de R.W.726 over zijn volle lengte in gebruik zijn tussen de R.W.10 te Gent-Mariakerke en de R.W.617 te Zelzate, zij het evenwel voorlopig met één rijbaan en een gelijkvloerse aansluiting op de R.W.617 te Zelzate.

Afhankelijk van de verkeersbehoeften en van de budgettaire mogelijkheden zullen laatstgenoemde werken voorzien worden op één der volgende jaarprogramma's.

B. Tronçon Zottegem-Grammont

Dans le cadre de l'exécution définitive de ce tronçon, on n'a prévu de l'équiper que d'une seule voie (deux bandes de circulation).

La rectification à Ophasselt, est prévue au programme d'investissement de 1985.

L'administration des Routes a toutefois constaté qu'à hauteur de la frontière communale entre Grammont et Herzele (Steenhuize-Wijnhuize), une modification de tracé pourrait être envisagée, qui présente des avantages considérables par rapport au tracé figurant au plan de secteur Alost-Ninove-Grammont-Zottegem.

La proposition de modification a été transmise, en 1982, au Ministre régional pour l'Urbanisme et l'Aménagement du territoire, en vue de soumettre ce dossier à l'Exécutif flamand. Jusqu'à présent, on n'a pas connaissance de quelque décision que ce soit de l'Exécutif flamand à ce sujet.

Les plans d'expropriation sont déjà établis; un plan qui n'est pas concerné par le changement de tracé a déjà été approuvé par arrêté royal.

La rectification de Sint-Lievens-Esse sera éventuellement prévue après la rectification à Ophasselt, au programme de 1986.

Route de l'Etat 66 - Contournement de Tronchiennes

Le tunnel sous la voie ferrée est mal entretenu et fréquemment fermé à la circulation. Ce tunnel n'a pas le gabarit voulu. Quelle en est la raison ?

Sur le territoire de Tronchiennes, le tunnel sous la voie ferrée est situé sur l'ancienne route de l'Etat n° 66 qui a été transférée à la ville de Gand par arrêté royal du 6 décembre 1984. Ce tunnel a été construit par la S.N.C.B. dans le cadre de la suppression du passage à niveau n° 10 de l'ancienne route de l'Etat et n'est plus utilisé actuellement que par les piétons et les cyclistes. La gestion en appartient toujours à la S.N.C.B.

R.N.726

Route industrielle rive gauche du canal Gand-Terneuzen. Quel est le calendrier de l'achèvement complet ?

L'achèvement complet et la mise en service des travaux en cours, à savoir, le tronçon Riemesteenweg-R.N.617 Anvers-Maldegem peut être attendu pour le mois de juin 1985.

A ce moment, la R.N.726 sera en service sur toute sa longueur entre la R.N.10 à Gand-Mariakerke et la R.N.617 à Zelzate, toutefois provisoirement avec une voie de circulation et une liaison à niveau sur la R.N.617 à Zelzate.

Ces derniers travaux seront prévus aux programmes d'une des années prochaines, suivant les besoins de la circulation et les possibilités budgétaires.

R.W.820 — Blaisantvest te Gent

Op de begroting is hiervoor onder artikel 533.01, instandhouding patrimonium, 40 000 000 frank voorzien.

Betreft het een weg met 2 of 4 (2×2) rijstroken? Is er een fietspad voorzien? Blijft tram 10 daar in eigen bedding rijden? Werd de Gentse gemeenteraad geconsulteerd over het dwarsprofiel?

Hierop wordt geantwoord dat voor de R.W.820 een voorontwerp werd opgemaakt op basis van een type-dwarsprofiel met 2×2 rijstroken (rijstrookbreedte 3 m), gescheiden door een middenberm, aan beide zijden een fietspad van 1,5 m en een voetpad en waar mogelijk parkeerstroken.

Hierbij zijn de tramsporen van lijn 10 voorzien in de middenberm.

Het grondplan met de bijhorende dwarsprofielen werd voor advies doorgestuurd naar de stad Gent.

Ontsluiting Zuidoost-Vlaanderen

De verbinding van het zuiden van Oost-Vlaanderen naar Gent en Brussel, is ondermaats en vormt een hypotheek voor deze economisch getroffen streek. Waarom worden de reeds lang geplande en toegezegde werken niet geactiveerd?

De verbinding van het zuiden van Oost-Vlaanderen naar Gent en Brussel is volgens de Minister voorzien door modernisering en rechtekking van de rijkswegen nrs. 56 Gent-Geraardsbergen en 58 Ronse-Oudenaarde-Gent enerzijds en door de aanleg van de rijksweg nr. 30 Ninove-Brakel-Nukerke.

Op de begroting 1984 werden 105 miljoen frank vastgelegd voor het vak Balegem-Oosterzele der R.W.56 en voor dit jaar is 90 miljoen frank voorzien voor de rechtekking te Ophasselt. De verdere afwerking is fasegewijs voorzien voor de volgende jaren.

Voor de R.W.58 blijft nog het gedeelte tussen Nukerke en de grens met de provincie Henegouwen aan te leggen. Een eerste gedeelte hiervan, nl. het vak R.W.62 Ronse-Doornik-grens provincie Henegouwen is voorzien op het programma 1985.

De aanleg van de ring om Ronse is fasegewijs voorzien voor de volgende jaren. Voor de R.W.80 werd dit jaar reeds 94 miljoen frank vastgelegd voor het vak tussen R.W.60 en R.W.9.

De verdere afwerking is fasegewijs voorzien voor de volgende jaren.

Gelet op de beschikbare kredieten, maar vooral op de praktische mogelijkheden inzake onteigeningen, is een verdere bespoediging voor de jaren 1985 en 1986 niet haalbaar.

R.N.820 — Blaisantvest à Gand

A l'article 533.01 du budget, on a prévu un montant de 40 000 000 de francs pour la sauvegarde du patrimoine.

S'agit-il d'une route à 2 ou 4 (2×2) bandes de circulation? A-t-on prévu une piste cyclable? Le tram 10 continuera-t-il à circuler en site propre? Le conseil communal de la ville de Gand a-t-il été consulté au sujet du profil en travers?

Le Ministre répond qu'un avant-projet a été établi pour la R.N.820, sur la base d'un profil en travers-type avec 2×2 bandes de roulement (largeur de la bande de roulement : 3 m), séparées par un terre-plein central, avec, sur les deux côtés, une piste cyclable de 1,5 m et un trottoir, ainsi que des bandes de stationnement là où il est possible d'en aménager.

Ce plan prévoit que les voies de trams sont situées sur le terre-plein central.

Le plan terrier et les plans des profils en travers correspondants ont été transmis pour avis à la ville de Gand.

Désenclavement sud-est de la Flandre orientale

La liaison du sud de la Flandre orientale avec Gand et Bruxelles n'est pas ce qu'elle devrait être et elle hypothèque cette région touchée sur le plan économique. Pourquoi n'accélère-t-on pas les travaux prévus et promis depuis longtemps?

Le Ministre déclare que la liaison du sud de la Flandre orientale avec Gand et Bruxelles est prévue par la modernisation et la rectification des routes de l'Etat n° 56 Gand-Grammont et 58 Renaix-Audenarde-Gand, d'une part, et par la construction de la route de l'Etat n° 30 Ninove-Brakel-Nukerke.

Au budget de 1984, 105 millions de francs ont été engagés pour le tronçon Balegem-Oosterzele de la R.N.56, et pour cette année, 90 millions sont prévus pour la rectification à Ophasselt. L'achèvement des travaux est prévu par phases pour les années suivantes.

Pour la R.N.58, il reste encore à construire la partie comprise entre Nukerke et la frontière du Hainaut. Une première partie, à savoir le tronçon R.P.62 Renaix-Tournai-frontière du Hainaut est prévue au programme de 1985.

La construction du ring autour de Renaix est prévue par phases pour les prochaines années. Pour la R.N.80, 94 millions de francs ont déjà été engagés cette année pour le tronçon compris entre la R.N.60 et la R.N.9.

La poursuite des travaux est prévue par phases dans les prochaines années.

Compte tenu des crédits disponibles, mais aussi surtout des possibilités pratiques en matière d'expropriation, il n'est pas possible d'accélérer encore davantage les opérations pour 1985 et 1986.

Gent - Tunnel « Hoge Weg »

In antwoord op de parlementaire vraag nr. 167 d.d. 11 september 1984 deelde de Minister mede dat de aanbesteding van de bouw van de tunnel onder de sporen door de N.M.B.S. uitgevoerd op 31 mei 1984, de toewijzingsprocedure voor het deel ten laste van Verkeerswezen aan de gang was, dat de kredieten ten laste van het Wegenfonds vastgelegd werden, dat deze werken aangevat zullen worden zohaast, de goedkeuringsprocedure voltooid zou zijn en dat voor 1985 de aanbesteding voorzien wordt van de toeritten tot de tunnel.

Aangezien sedert september 1984 nog geen begin werd gemaakt met de uitvoering, is de vraag voor elk van voornoemde punten, hoever dit dossier staat.

Het antwoord van de Minister is dat sindsdien het deel ten laste van het departement van Verkeerswezen werd goedgekeurd.

Het bevel tot aanvang der werken werd aan de aannemer gegeven eind december 1984, zodat de werken zullen starten zohaast de weersomstandigheden het toelaten. De aanbesteding voor de bouw der toeritten tot de tunnel is voorzien voor eind 1985.

Tunnel van Boom

De tunnel van Boom had jaren vertraging en kostte miljarden meer dan voorzien door de aanwezigheid van zwerfstenen.

Kan de Staat verantwoordelijk gesteld worden met financiële implicaties voor enige vertraging in de bouw, voor onvoorziene omstandigheden, voor overmacht, enz. ?

De Minister antwoordt dat op 14 maart 1983 een overeenkomst werd afgesloten tussen het Wegenfonds en de Tijdelijke Vereniging Rupeltunnel waarbij het geschil geregeld werd en waarbij beide partijen er zich toe verbinden alle schadegevallen in verband met de stenen in de ondergrond en de welvorming, definitief af te sluiten en geen enkele bijkomende eisen meer te zullen stellen.

Liefkenshoektunnel

Een commissaris neemt er nota van dat de Belgische Staat niet zal tussen komen in de bouwkosten voor de Liefkenshoektunnel.

Maar wie zal de gevolgen dragen van eventuele conceptiefouten ? Het lid wijst op een te Drongen gebouwde, doch blijkbaar onbruikbare tunnel en waarvoor uiteindelijk niemand de verantwoordelijkheid opneemt.

De Minister deelt mede dat het kontrakt volledig valt onder de toepassing van het koninklijk besluit van 14 november 1979 betreffende de gunning van overheidsopdrachten bij concessie van bouwwerken. De bepalingen van dit koninklijk besluit worden strikt gevolgd, evenals alle andere reglementaire voorschriften.

Zoals reeds medegeeld in het antwoord op een interpellatie legt de Staat zich geen enkele financiële verplichting op.

Gand - Tunnel « Hoge Weg »

En réponse à la question parlementaire n° 167 du 11 septembre 1984, le Ministre a fait savoir que l'adjudication de la construction du tunnel sous les voies de la S.N.C.B. avait été réalisée le 31 mai 1984, que la procédure d'attribution pour la partie incombant aux Communications était en cours, que les crédits à charge du Fonds des routes étaient engagés, que ces travaux seraient entamés dès que la procédure d'approbation serait clôturée et que l'adjudication des accès au tunnel est prévue pour 1985.

Etant donné que depuis septembre 1984, les travaux n'ont toujours pas été entamés, la question est de savoir pour chacun des points précités où en est ce dossier.

Le Ministre répond que depuis lors, la partie à charge du département des Communications a été approuvée.

L'ordre de commencer les travaux a été donné à l'entrepreneur fin décembre 1984, de sorte qu'ils débiteront aussitôt que les conditions atmosphériques le permettront. L'adjudication de la construction des accès au tunnel est prévue pour fin 1985.

Tunnel de Boom

Le tunnel de Boom a accumulé des années de retard et coûté des milliards de plus que les prévisions en raison de la présence de roches errantes.

L'Etat peut-il être déclaré responsable, avec les implications financières qui en résultent, de tout retard dans les travaux, des circonstances imprévues, des cas de force majeure, etc. ?

Le Ministre répond que, le 14 mars 1983, un contrat a été passé entre le Fonds des routes et l'association momentanée « Rupeltunnel », dans lequel le litige a été réglé et les deux parties s'engagent à liquider définitivement les sinistres dus aux pierres dans le sous-sol et la formation de sources et à ne plus formuler d'autres exigences.

Tunnel du Liefkenshoek

Un commissaire prend note de ce que l'Etat belge n'interviendra pas dans le coût de la construction du tunnel de Liefkenshoek.

Mais qui assurera la responsabilité des erreurs de conception éventuelles ? Il signale qu'on a construit à Tronchiennes un tunnel manifestement inutilisable et dont personne n'entend assumer la responsabilité.

Le Ministre dit que le contrat tombe entièrement sous l'application de l'arrêté royal du 14 novembre 1979 relatif aux conditions générales de passation des marchés publics de concession d'ouvrages. Les dispositions de cet arrêté sont suivies à la lettre ainsi que toutes les autres prescriptions réglementaires.

Comme il l'a déjà signalé dans sa réponse à une interpellation, l'Etat ne prend à sa charge aucune obligation financière.

Inzake de toewijzing van de Liefkenshoektunnel werd beslist dat de N.V. Tunnelco uit de desbetreffende tijdelijke vereniging dient te verdwijnen en dat de tijdelijke vereniging dient af te zien van elke mogelijke tussenkomst van de Staat, tussenkomst wegens economische en financiële omstandigheden, enz. Wat zijn de inzichten van de Minister met betrekking tot deze voorwaarden ?

De Minister deelt mee dat het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie in zijn zitting van 20 december 1984 zijn akkoord heeft betuigd om een onderhandse overeenkomst af te sluiten voor het project Liefkenshoek.

De voorwaarden gesteld door het M.C.E.S.C. zullen worden nageleefd.

Verbinding E3 — Liefkenshoektunnel

Daaromtrent voor inlichtingen gevraagd, verklaart de Minister dat, wat betreft de verbinding Liefkenshoek met het autosnelwegennet op de Linkerscheldeover, er geen moeilijkheden zijn vanaf de tunnel tot aan de R.W.617.

De politieke problemen stellen zich tussen de R.W.617 en de E3.

De administratie heeft een studie gedaan, waaruit blijkt dat de economie van het project de verlenging vraagt van de verbinding tot aan de E3, volgens het tracé voorzien op het gewestplan.

De Ecologische Commissie heeft in haar zitting van 21 februari 1985 een gunstig advies uitgebracht.

De administratie zet de studie van de verschillende alternatieve voorstellen verder, zowel onder oogpunt van de kosten van aanleg als onder macro-economisch oogpunt van de verwezenlijking van deze verbindingen en onder oogpunt van de rentabiliteit van de tunnel alsmede onder oogpunt van de verkeersveiligheid (vervoer van gevaarlijke stoffen).

De resultaten van dit onderzoek zullen aan de commissieleden worden overgemaakt.

Alvorens de bouwaanvraag in te dienen moeten alle oplossingen grondig onderzocht worden ten einde de beste beslissing te kunnen nemen.

C. Gebouwen

1. Investerings

De investeringen in openbare gebouwen zijn de jongste 15 jaar in stijgende lijn gegaan, namelijk van 2,7 miljard in 1971 naar 9,5 miljard voorzien in de huidige begroting. Het relatief aandeel in de totale investeringen steeg van 7 pct. naar 16 pct. thans.

Onderstaande tabel geeft een beeld van de investeringen in gebouwen door de Regie der Gebouwen en de Administratie van Openbare Werken samen.

En ce qui concerne l'adjudication du tunnel du Liefkenshoek, il a été décidé que la S.A. Tunnelco devait quitter l'association momentanée et que celle-ci devait renoncer à toute intervention éventuelle de l'Etat pour cause de circonstances économiques et financières, etc. Quelles sont les intentions du Ministre au sujet de ces conditions ?

Le Ministre indique que le Comité ministériel de coordination économique et sociale, en sa séance du 20 décembre 1984, a marqué son accord au sujet de la conclusion d'un marché de gré à gré pour le projet du Liefkenshoek.

Les conditions arrêtées par le C.M.C.E.S. seront respectées.

Liaison E3 — tunnel Liefkenshoek

En réponse à des demandes d'informations à ce sujet, le Ministre déclare qu'en ce qui concerne la liaison du Liefkenshoek avec le réseau autoroutier sur la rive gauche de l'Escaut, il n'existe aucune difficulté depuis le tunnel jusqu'à la R.N.617.

Les problèmes politiques se posent entre la R.N.617 et l'E3.

L'administration a réalisé une étude d'où il ressort que l'économie du projet demande la prolongation de la liaison jusqu'à l'E3, suivant le tracé prévu au plan de secteur.

La Commission Ecologie a émis un avis favorable en sa séance du 21 février 1985.

L'administration poursuit l'étude des différentes propositions de rechange, tant du point de vue du coût de la réalisation que du point de vue macro-économique. Pour ce qui est de la réalisation de ces liaisons, du point de vue de la rentabilité du tunnel et du point de vue de la sécurité routière (transport de produits dangereux).

Avant l'introduction de la demande de permis de bâtir, toutes les solutions doivent être examinées en détail de manière que l'on puisse prendre la meilleure décision.

Les résultats de cet examen seront transmis aux membres de la Commission.

C. Bâtiments

1. Investissements

Au cours des quinze dernières années, les investissements dans les édifices publics ont augmenté en flèche, puisqu'ils sont passés de 2,7 milliards en 1971 à 9,1 milliards dans le budget actuel. La part relative dans les investissements globaux est passée de 7 p.c. à 16 p.c. actuellement.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu des investissements en bâtiments, réalisés conjointement par la Régie des bâtiments et par l'Administration des Travaux publics.

Investerings per streek
(In miljoenen franken)

Investissements par région
(En millions de francs)

	1980		1981		1982		1983		1984	
	Regie Régie	Bestuur Admin.	Regie Régie	Bestuur Admin.	Regie Régie	Bestuur Admin.	Regie Régie	Bestuur Admin.	Regie Régie	Bestuur Admin.
Brussel. — Bruxelles	2 664	465	2 909	269	2 836	257	2 484	396	3 558	335
Vlaanderen. — Flandre	2 267	9	3 433	18	2 073	5	1 989	4	2 750	10
Wallonië. — Wallonie	2 059	—	3 065	4	1 800	—	2 049	3	2 218	5
Totalen. — Totaux	6 990	474	9 407	291	6 709	262	6 522	403	8 526	350

Voor 1985 ziet het basisprogramma voor de sector gebouwen per regio er als volgt uit :

Vlaanderen : 2 715 miljoen frank;

Brussel : 4 120 miljoen frank;

Wallonië : 2 550 miljoen frank.

2. Nieuwbouw, aankoop of huren ?

Investerings in nieuwbouw

Een lid merkt op dat op artikel 61.03 slechts een bedrag van 233 miljoen frank is voorzien voor de verwerving van gebouwen tegenover 8,8 miljard frank voor nieuwbouw. Blijkbaar wordt een bouwpolitiek gehuldigd eerder dan een aankooppolitiek.

Omwille van de beheersing van de exploitatiekosten, gaat de voorkeur naar nieuwbouw, wat niet belet dat de kansen op aankoop van functioneel geschikte gebouwen worden aangegrepen.

In deze optiek werden nog, na het drukken van de samenvattende tabel van het Fysisch Programma 1985 van de Regie der Gebouwen (zie pagina's 188-189 van de « Begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1985 ») zekere absoluut noodzakelijke aanpassingen aan dit Fysisch Programma samengebracht. Het bedoelde bedrag van 233 miljoen voor aankopen werd zodoende tot 705 miljoen opgetrokken wegens de verwerving o.a. van het Paleis voor Schone Kunsten te Brussel en de Kantienberg te Gent voor Financiën.

In bijkomende orde dient nog aangestipt dat van de aangehaalde 8,8 miljard voor oprichtingen van gebouwen, reeds een bedrag van 1,5 miljard dient afgetrokken voor de rubriek « Diversen » waaronder de verrekeningen, de herzieningen van prijzen en lonen en ook de erelonen worden aangerekend.

Onder deze rubriek worden eveneens de aankopen van minder dan 5 miljoen gegroepeerd, die tijdens het dienstjaar 1984 toch reeds een globaal krediet vertegenwoordigen van 101 miljoen.

Dit heeft tot gevolg dat voor 1985 er voor ongeveer 700 miljoen aankopen zullen plaatsvinden en voor iets meer dan 6 miljard nieuwe gebouwen zullen kunnen opgericht worden.

Pour 1985, le programme de base du secteur bâtiments se présente comme suit par région :

Flandre : 2 715 millions de francs;

Bruxelles : 4 120 millions de francs;

Wallonie : 2 550 millions de francs.

2. Construction nouvelle, achat ou location ?

Investissements dans des constructions nouvelles

Un membre fait observer que l'article 61.03 ne prévoit qu'un montant de 233 millions de francs pour l'acquisition de bâtiments contre 8,8 milliards de francs pour des constructions nouvelles. Il semblerait que l'on mette davantage l'accent sur une politique de construction que sur une politique d'acquisition.

En raison de la possibilité de contrôler les frais d'exploitation, la préférence est donnée aux nouvelles constructions, ce qui n'empêche que les occasions d'acheter des bâtiments fonctionnellement adéquats sont mises à profit.

Dans cette optique, certaines adaptations absolument nécessaires ont encore été apportées au programme physique de 1985 de la Régie des bâtiments (voir pp. 188-189 du budget du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1985). C'est ainsi que le montant précité de 233 millions destiné aux achats a été porté à 705 millions par suite notamment de l'acquisition du palais des Beaux-Arts à Bruxelles et du Kantienberg à Gand pour le compte des Finances.

Accessoirement, il convient de souligner qu'il faut déjà déduire un montant de 1,5 milliard des 8,8 milliards destinés à l'érection de bâtiments pour la rubrique « Divers », qui englobe les décomptes, les révisions de prix et de salaires et les honoraires.

Cette rubrique comprend également les achats inférieurs à 5 millions qui ont tout de même représenté un crédit global de 101 millions pendant l'exercice 1984.

Il en résulte que pour 1985, des achats seront effectués pour un montant de quelque 700 millions et que de nouveaux bâtiments pourront être construits pour un peu de 6 milliards.

Een commissaris verklaart dat het, zijns inziens, in de huidige situatie van hoge staatsschuld, niet is aangewezen dat de overheid zelf bouwt. Beter is het zoveel mogelijk te huren, vooral gezien de hoge interestlasten die moeten worden betaald. Op sommige plaatsen is er trouwens een overcapaciteit aan kantoorgebouwen.

Huurlasten

De huur van gebouwen (artikel 12.06) bedraagt 548,4 miljoen; de gebouwen worden bovendien meestal onderhouden op kosten van de Staat, waarvan slechts 134 miljoen voor het onderhoud van gebouwen die eigendom zijn van de Staat. Zou het niet beter zijn dat de Staat hetzij minder lokalen gebruikt, hetzij gebouwen koopt om die steeds terugkerende uitgaven te voorkomen (bijvoorbeeld het Ministerie van Economische Zaken huurt sedert vijftig jaar het gebouw aan de Meeûsquare) ?

Welke bedragen zijn voor die aankopen bestemd (het gaat niet om uitbreiding van gebouwen) ?

In de eerste plaats dient opgemerkt te worden dat het krediet van 548,4 miljoen voorzien in artikel 12.06, de uitgaven moet dekken die aan de Régie der Gebouwen verschuldigd zijn voor de gebouwen die door de Régie uitsluitend ter beschikking worden gesteld van het Ministerie van Openbare Werken, hetzij voor de terugbetaling van de huur van de door de Régie gehuurde oppervlakten, hetzij voor een vergoeding voor het gebruik van oppervlakten in staats-eigendommen.

Deze vergoeding is een aandeel in de werkingskosten van de Régie der Gebouwen en in de kosten van eigenaarsonderhoud dat door de Régie aan het volledig gebouwenpatrimonium wordt besteed.

Het geciteerde bedrag van 134 miljoen (artikel 12.06, onderverdeling 4) dekt dus niet specifiek de onderhoudskosten besteed aan staatsgebouwen, doch wel de vergoeding verschuldigd aan de Régie der Gebouwen voor het gebruik van Rijksgebouwen.

Inzake het onderhoud van gebouwen dient een duidelijk onderscheid te worden gemaakt tussen het eigenaarsonderhoud en huurdersonderhoud.

Het eigenaarsonderhoud wordt steeds verzekerd door de eigenaar van de gehuurde oppervlakten, of door de Régie der Gebouwen voor de gebouwen die eigendom zijn van de Staat.

Het huurdersonderhoud wordt steeds verzekerd door het departement dat de lokalen gebruikt.

Er moet inderdaad gestreefd worden naar een vermindering van de totale oppervlakte bezet door de ministeriële departementen.

In deze optiek werd door de Regering op 29 juli 1984 een beperkte commissie « Openbare Gebouwen » ingesteld, waarin naast de Régie der Gebouwen, het departement van de Begroting en dat van het Openbaar Ambt zitting hebben.

Un commissaire déclare qu'à son avis, il n'est pas indiqué dans la situation actuelle d'endettement important de l'Etat, que les pouvoirs publics se mettent eux-mêmes à construire. Il est préférable de faire un maximum de locations, eu égard surtout aux charges d'intérêt élevées à payer. En certains endroits, il y a d'ailleurs une surcapacité d'immeubles de bureaux.

Charges locatives

Les locations de bâtiments (article 12.06) atteignent 548,4 millions; le plus souvent, les bâtiments sont, en outre, entretenus aux frais de l'Etat, dont seulement 134 millions pour des bâtiments appartenant à l'Etat. L'Etat ne doit-il pas, soit réduire les locaux qu'il occupe, soit procéder à des acquisitions pour éviter ces dépenses récurrentes (par exemple le Ministère des Affaires économiques au square de Meeûs, loué depuis cinquante ans) ?

Quels montants sont affectés à de tels achats (il ne s'agit pas d'extensions) ?

En premier lieu, il faut remarquer que le crédit de 548,4 millions prévu à l'article 12.06 doit couvrir les dépenses dues à la Régie des bâtiments pour les immeubles uniquement mis à la disposition du ministère des Travaux publics par la Régie, soit pour le remboursement des loyers des surfaces louées par la Régie, soit pour le paiement des redevances pour l'occupation de surfaces dans des propriétés de l'Etat.

Cette redevance constitue une quote-part dans les frais de fonctionnement de la Régie des bâtiments et dans les frais de l'entretien du propriétaire affectés par la Régie à l'ensemble du patrimoine des bâtiments.

Le montant cité de 134 millions (art. 12.06 - subdivision 4) ne couvre donc pas spécifiquement les frais d'entretien affectés aux bâtiments de l'Etat, mais bien la redevance due à la Régie des bâtiments pour l'occupation de bâtiments de l'Etat.

En ce qui concerne l'entretien des bâtiments, il convient de faire une nette distinction entre l'entretien du propriétaire et l'entretien locatif.

L'entretien du propriétaire est toujours assuré par le propriétaire des surfaces louées, ou par la Régie des bâtiments pour les bâtiments qui sont la propriété de l'Etat.

L'entretien locatif est toujours assuré par le département occupant les locaux.

Il faut, en effet, tenter de réduire la surface globale occupée par les départements ministériels.

Dans cette optique, le Gouvernement a créé le 29 juillet 1984 une commission restreinte « Bâtiments publics » dans laquelle siègent, outre la Régie des bâtiments, le Département du Budget et celui de la Fonction publique. Afin de maîtriser

Ten einde de huisvestingskosten te beheersen door het beperken van de oppervlakten tot de strikte behoeften van de diensten, moet elk nieuw huurvoorstel, elke vernieuwing van aflopende huurovereenkomsten benevens elk project van aankoop en nieuwbouw door deze commissie onderzocht worden.

Het is duidelijk dat het voordeliger is de diensten te huisvesten in rijkseigendommen. De Regie der Gebouwen wijdt zich dan ook permanent aan een programma om het volume aan gehuurde gebouwen te vervangen door Staatseigendommen.

Om zware huuruitgaven zoveel mogelijk te drukken worden aldus in bepaalde gevallen inderdaad de bezette gebouwen aangekocht.

Er mag echter niet uit het oog worden verloren dat momenteel door de Regie der Gebouwen ten behoeve van alle departementen over het gehele land een globale oppervlakte van 1 949 584 m² wordt ingehuurd tegenover een oppervlakte van 6 224 891 m² in de door haar beheerde rijks-eigendommen.

Het vervangen van die gehuurde oppervlakte kan dus ingevolge de beperkte investeringskredieten die ter beschikking van de Regie der Gebouwen gesteld worden (art. 61.03) niet op korte termijn gebeuren.

Voor aankopen is op de begroting 1985 van de Regie der Gebouwen (art. 61.03 - uitgaven onderverdeling 71) een bedrag van 233 miljoen voorzien.

Volledigheidshalve dient nog vermeld dat de Regie voor aankopen eveneens kan beschikken over de opbrengst van de verkoop van gebouwen die gebeurlijk gedesaffecteerd worden (Wederbeleggingsfonds).

Aankoop

Is het niet beter bestaande gebouwen te kopen in plaats van veel geld uit te geven voor de bouw van administratieve centra ?

De Minister verklaart dat inzake de keuze tussen aankoop van bestaande gebouwen of zelf nieuwe gebouwen oprichten, kan geen absolute stelling worden vooropgezet.

De hoofdbetrachting moet zijn de diensten te huisvesten in functionele gebouwen die de meest rationale bezetting toelaten. Niet alle gehuurde gebouwen geven ter zake voldoende voldoening. Het is immers niet enkel de huurprijs zelf die van belang is, doch ook de zogenaamde exploitatiekosten (onderhoud, verwarming, verlichting, dagelijkse schoonmaak, ...) kunnen zwaar doorwegen. Met de technische ervaring van de Regie der Gebouwen kunnen in door haar geconcepioneerde complexen deze kosten veel beter beheerst worden.

Dit belet niet dat indien zich een geschikte gelegenheid voordoet, de kans waargenomen wordt om sommige gebouwen aan te kopen.

les frais de logement par la limitation des surfaces aux besoins indispensables des services, toute nouvelle proposition de location, toute prolongation de baux venant à expiration, ainsi que tout projet d'acquisition et de nouvelle construction doivent être examinés par ladite commission.

Il va de soi qu'il est plus avantageux d'installer les services dans des bâtiments de l'Etat. La Régie est dès lors animée par un souci constant de réduire autant que possible le nombre des bâtiments pris en location et de les remplacer par ses propres bâtiments.

Il est exact que l'on procède, dans certains cas, à l'acquisition des bâtiments occupés afin de comprimer autant que possible certaines dépenses locatives particulièrement lourdes.

Il ne faut cependant pas perdre de vue que la surface totale des bureaux actuellement pris en location par la Régie des bâtiments pour les différents départements est, pour l'ensemble du pays, de 1 949 584 m², alors que la surface globale des bâtiments gérés par la Régie est de 6 224 891 m².

Les surfaces louées ne pourront dès lors pas être remplacées à court terme par des constructions propres en raison de l'insuffisance des crédits d'investissement (article 61.03) mis à la disposition de la Régie.

Un montant de 233 millions de francs est inscrit au budget 1985 de la Régie des bâtiments pour diverses acquisitions (article 61.03 — dépenses subdivision 71).

Pour être complet, il convient également de signaler que la Régie a, en vue d'acquisitions éventuelles, également la faculté d'utiliser le produit de la vente de bâtiments désaffectés (Fonds de remplissage).

Achat

Ne vaut-il pas mieux acheter des bâtiments existants que de construire à grands frais des cités administratives ?

Le Ministre déclare qu'on ne saurait adopter un point de vue absolu en ce qui concerne la question de savoir si l'Etat a intérêt à acheter des bâtiments existants ou à construire lui-même de nouveaux bâtiments.

Le but essentiel est l'installation des services dans des bâtiments fonctionnels offrant une possibilité d'occupation rationnelle. Il se trouve en effet qu'une partie des bâtiments loués ne donne pas entière satisfaction à cet égard. Il importe de ne pas perdre de vue que le prix du loyer n'est pas le seul élément important et que les frais d'exploitation (entretien, chauffage, éclairage, nettoyage quotidien, ...) sont parfois particulièrement élevés. Les frais en question sont, grâce à l'expérience technique acquise en cette matière par la Régie, plus faciles à maîtriser dans les complexes conçus par la Régie.

Cela n'empêche cependant pas la Régie d'acheter certains bâtiments lorsqu'une occasion intéressante se présente.

3. Thermische isolatie

Welke maatregelen treft het departement met het oog op een degelijke thermische isolatie in de gebouwen die het heeft opgetrokken? Het gaat bijvoorbeeld om de administratieve wijk te Bergen en te Charleroi.

Bij elke nieuwbouw worden de volgende maatregelen getroffen ten einde een goede thermische isolatie te verzekeren :

- Oplegging van de K-waarde kleiner dan 70, zoals die is bepaald door de N.B.N. B 62-301 van 1979;
- De ontwerper van het project dient de verrechtvaardigende berekeningsnota voor te leggen, die voor nazicht werd overgelegd aan de Dienst Fysische Toepassingen en Controle;
- Deze coëfficiënt wordt bereikt onder meer door het plaatsen van dubbele beglazing (K : 1,5 à 2), het gebruik van isolerende materialen voor al de buitenmuren en isolatie van de onderdaken en de zolders.

4. Résidence Palace

Wat is de toestand van de Résidence Palace te Brussel?

Hoe groot is de beschikbare ruimte, hoeveel personen zijn er tewerkgesteld en hoe hoog zijn de huur- en onderhoudskosten?

Ruimte

Vooraf dient te worden opgemerkt dat dit gebouw oorspronkelijk ontworpen was als hotelcomplex met een schouwburg en een zwembad en dat het na de tweede wereldoorlog door de Staat is aangekocht.

De bruto beschikbare oppervlakte is als volgt :

- kantoren en archief : 93 727 m²;
- keuken en restaurant : 975 m²;
- parkeerruimte : 20 477 m²;
- schouwburg : 2 483 m²;
- zwembad : 1 055 m².

Bezetting

Een aantal diensten van het Ministerie van Openbare Werken zijn verhuisd van de Résidence Palace naar de derde toren van het W.T.C. Toch werken er nog een duizendtal personen in de Résidence Palace.

Wanneer ook die diensten naar de vierde toren van het W.T.C. vertrokken zullen zijn, zal hun plaats worden ingenomen door verschillende diensten van het Ministerie van Justitie die nu verspreid zijn over een aantal gehuurde gebouwen.

Huur

Aangezien de Résidence Palace eigendom is van de Staat, is geen huur verschuldigd.

De diensten die kantoren betrekken in gebouwen van de Staat, betalen echter een huurvergoeding aan de Regie

3. Isolation thermique

Quelles mesures le département at-il prises pour disposer d'une bonne isolation thermique dans les nouveaux bâtiments qu'il construit? Par exemple, la cité administrative de Mons ou de Charleroi.

Pour toutes les constructions, les dispositions suivantes sont prises afin d'assurer une bonne isolation thermique :

- Imposition du K plus petit que 70, tel que défini par la N.B.N. B 62-301 de 1979;
- L'auteur du projet doit fournir la note de calcul justificative soumise à la vérification du Service d'applications physiques et du contrôle;
- Ce coefficient est obtenu notamment par le placement d'un double vitrage (K : 1,5 à 2), l'emploi de matériaux isolants pour tous les murs extérieurs et l'isolation des sous-toitures et combles.

4. Résidence Palace

Quelle est la situation du Résidence Palace à Bruxelles?

Quelle est la surface disponible, le nombre de personnes qui y travaillent, à combien s'élèvent les frais locatifs et d'entretien?

Superficie

Il convient d'indiquer au préalable que ce bâtiment, acheté par l'Etat après la deuxième guerre mondiale, a été conçu comme complexe hôtelier avec théâtre et piscine.

La surface brute disponible du complexe est :

- bureau et archives : 93 727 m²;
- cuisine et réfectoire : 975 m²;
- parkings : 20 477 m²;
- théâtre : 2 483 m²;
- piscine : 1 055 m².

Occupation

Un certain nombre de services du Ministère des Travaux publics ont quitté le Résidence Palace pour le W.T.C., tour n° 3. Il n'en reste pas moins vrai qu'un millier de personnes travaillent encore au Résidence Palace.

Après le transfert de ces services dans la quatrième tour du W.T.C., le complexe sera réoccupé par le Ministère de la Justice par regroupement de services logés actuellement dans divers immeubles loués.

Loyer

Etant propriété de l'Etat, aucun loyer n'est dû pour le Résidence Palace.

Les services qui occupent des bureaux dans des bâtiments de l'Etat paient cependant une redevance locative à la Régie

der Gebouwen. Die bedragen vertegenwoordigen een deel van de werkingskosten van de Regie, o.m. voor uitgaven die zij als eigenaar moet doen voor het onderhoud van heel haar onroerend patrimonium.

Voor het bedoelde complex bedraagt die vergoeding 66 481 520 frank per jaar.

Onderhoudskosten (in miljoenen franken)

Elektriciteit : 13,30.

Gas : 0,09.

Water : 1,00.

Stookolie : 22,60.

Behoeverspersoneel : 9,00.

Bewaking : 10,80.

Schoonmaak : 36,7.

Onderhoud technische installaties : 45,1.

Diverse aankopen voor het onderhoud : 13,10.

5. Rijksadministratief centrum

Met betrekking tot het R.A.C. worden volgende inlichtingen verstrekt :

Het torengedouw van het R.A.C. te Brussel heeft een vloeroppervlakte van 179 464 m².

Momenteel worden de lokalen geleidelijk in gebruik genomen door het Ministerie van Financiën. Eenmaal volledig bezet zullen 2 500 personeelsleden in dit complex gehuisvest zijn. De ondergrondse verdiepingen zijn ingenomen door de informaticadiensten van het Ministerie van Financiën en van het Rijksregister.

De huurvergoeding verschuldigd aan de Regie der Gebouwen wordt geraamd op $\pm$ 140 miljoen frank per jaar (nader te bepalen bij volledige bezetting).

Jaarlijkse onderhoudskosten

— Elektriciteit : 89,3 miljoen;

— Gas : 23,8 miljoen;

— Water : 1,8 miljoen;

— Eigenaarsonderhoud : 30,8 miljoen;

— Schoonmaak : 18,3 miljoen;

— Bewaking : volledig ten laste van Financiën : 28,1 miljoen.

III. Gebouwen

6. World Trade Center

W.T.C. Toren 3

Omtrent W.T.C. 3 wordt om nadere informatie verzocht; ook wat het jaarlijks huurbedrag is en wat de stand van zaken is i.v.m. de aankoopoptie. Is de aankoop gebeurd? Tegen welke financiële en andere voorwaarden?

De globale beschikbare vloeroppervlakte in dit complex bedraagt 97 523 m².

des Bâtiments. Cette redevance représente une partie de ses frais de fonctionnement et des dépenses qu'elle est amenée à faire pour l'entretien de l'ensemble de son patrimoine immobilier en tant que propriétaire.

Cette redevance s'élève, pour le complexe en question, à 66 481 520 francs par an.

Frais d'entretien (en millions de francs)

Electricité : 13,30.

Gaz : 0,09.

Eau : 1,00.

Mazout : 22,60.

Personnel de gestion : 9,00.

Gardiennage : 10,80.

Nettoyage : 36,7.

Entretien des installations techniques : 45,1.

Acquisitions diverses en vue de l'entretien : 13,10.

5. Centre administratif de l'Etat

Les informations suivantes sont communiquées au sujet du C.A.E. :

L'immeuble-tour du C.A.E. à Bruxelles possède une surface-plancher de 179 464 m².

Actuellement, les locaux sont progressivement occupés par le Ministère des Finances. Lorsqu'ils seront entièrement occupés, 2 500 agents seront logés dans ledit complexe. Les niveaux en sous-sol sont occupés par les services d'information du Ministère des Finances et du Registre national.

Le loyer dû à la Régie des bâtiments est estimé à $\pm$ 140 millions de francs par an (à préciser au moment de l'occupation totale).

Frais d'entretien

— Electricité : 89,3 millions;

— Gaz : 23,8 millions;

— Eau : 1,8 million;

— Entretien du propriétaire : 30,8 millions;

— Nettoyage : 18,3 millions;

— Gardiennage : entièrement à charge des Finances : 28,1 millions.

III. Bâtiments

6. World Trade Center

W.T.C. Tour 3

Des précisions sont demandées au sujet du W.T.C. 3. Quel est le montant du loyer annuel et comment les choses se présentent-elles concernant l'option d'achat? Y a-t-il eu acquisition? A quelles conditions financières et autres?

La surface-plancher totale disponible dans ce complexe est de 97 523 m².

Momenteel is de personeelsbezetting 1 434 personen behorend tot het Ministerie van Openbare Werken of tot het Wegenfonds. Bepaalde ruime lokalen met specifieke bestemming (computerzalen, drukkerij, ...) hebben door hun aard weinig dichte personeelsbezetting.

De globale huurprijs beloopt 404 362 270 frank voor het jaar 1985 (onroerende voorheffing inbegrepen).

De jaarlijkse onderhoudskosten (in miljoenen franken) bedragen :

Elektriciteit : 19,1.

Gas : 18,1.

Water : 1,7.

Mazout : 0,2.

Beheerspersoneel : 5,0.

Bewaking : 8,1.

Schoonmaak : 31,1.

Onderhoud van de technische installatie : 61,0.

Verschillende aankopen voor het onderhoud : 1,0.

De aankoop werd besloten gedurende de vergadering van het M.C.E.S.C. op 27 september 1984.

De akte van aankoop is opgemaakt door het Comité van aankoop van onroerende goederen. De ondertekening is uitgesteld wegens de onderhandelingen in verband met de aankoop van de grond van de stad Brussel.

Wat de bouw van een vierde toren betreft, werd tot nu toe geen beslissing genomen. In de loop van dezelfde zitting van het M.C.E.S.C. werd besloten het dossier aan een nieuw onderzoek voor te leggen, rekening houdend met de te verwezenlijken hergroepering voor verschillende departementen.

De Minister deelt nog mee dat de huidige huur zou kunnen worden omgezet in een erfpacht met een optie van aankoop door de Belgische Staat. Er blijven echter een paar problemen, onder andere dit in verband met de registratierechten.

Erfpacht

Wat is de budgettaire weerslag wanneer men van het huurcontract voor W.T.C. E, met inbegrip van de sokkel, overschakelt op een erfpachtovereenkomst met koopbelofte ?

De Minister merkt op dat de jaarlijkse huurprijs van Toren 3 momenteel 381 619 420 frank bedraagt. Hierbij dient de onroerende voorheffing gevoegd te worden waarvan het bedrag momenteel nog niet bekend is.

Deze huurprijs zou met ongeveer 10 pct. verhoogd worden bij het omvormen van deze inhuurneming tot een verwerving op dertig jaar bij middel van annuïteiten.

Meer gedetailleerde cijfergegevens kunnen in het huidige stadium van negociatie niet vrijgegeven worden.

En ce moment, l'effectif est de 1 434 agents, appartenant au Ministère des Travaux publics ou au Fonds des routes. Certains locaux assez vastes, à destination spécifique (salles d'ordinateurs, imprimerie, ...) hébergent, de par leur nature, un effectif plutôt réduit.

Le loyer global est de 404 362 270 francs pour l'année 1985 (précompte immobilier compris).

Les frais d'entretien annuels (en millions de francs) se répartissent comme suit :

Electricité : 19,1.

Gaz : 18,1.

Eau : 1,7.

Mazout : 0,2.

Personnel de gestion : 5,0.

Gardiennage : 8,1.

Nettoyage : 31,1.

Entretien de l'installation technique : 61,0.

Achats divers d'entretien : 1,0.

L'acquisition a été décidée au cours de la réunion du C.M.C.E.S. du 27 septembre 1984.

L'acte d'acquisition a été dressé par le Comité d'acquisition d'immeubles. La signature a été retardée par suite des négociations relatives à l'achat du terrain à la ville de Bruxelles.

En ce qui concerne la construction d'une quatrième tour, aucune décision n'a été prise jusqu'à présent. Au cours de la même séance du C.M.C.E.S., il a été décidé de soumettre le dossier à un nouvel examen, compte tenu des regroupements à réaliser pour divers départements.

Le Ministre ajoute que la location actuelle pourrait être convertie en bail emphytéotique avec option d'achat par l'Etat belge. Il note cependant quelques problèmes, notamment la question des droits d'enregistrement.

Bail emphytéotique

Quelle serait l'incidence budgétaire de la transformation du bail conclu pour le W.T.C. E, y compris le socle, en bail emphytéotique avec promesse d'achat ?

Le Ministre fait observer que le loyer annuel de la Tour 3 est actuellement de 381 619 420 francs. Le précompte immobilier, dont le montant actuel n'est pas encore connu, doit y être ajouté.

Ce loyer devra être majoré d'environ 10 p.c. à l'occasion de la transformation de cette location en une acquisition en trente ans au moyen d'annuités.

Des indications chiffrées plus détaillées ne peuvent être communiquées au stade actuel des négociations.

W.T.C. Toren 4

Een lid wil vernemen of er een vierde toren komt in het W.T.C.

Volgens de Minister is de vierde toren voorzien in het plan van het Ministerie van Openbare Werken.

De aangelegenheid wordt onderzocht in een Commissie waarin ambtenaren zetelen van de Departementen van Openbare Werken, Financiën en van de belanghebbende Departementen.

Wat de oprichting van Toren 4 van de W.T.C. betreft, werd tot hiertoe nog geen enkele beslissing genomen. Tijdens de vergadering van 27 september 1984 van het M.C.E.S.C. werd beslist dit dossier aan een nieuw onderzoek te onderwerpen, rekening houdend met de hergroeperingen van diensten die door diverse departementen zouden gebeuren. Dit onderzoek is momenteel bezig.

7. Domein van Argenteuil

Hoe wordt op artikel 72.02 het bedrag van 5 miljoen voor diverse werken in het domein van Argenteuil verantwoord ?

Het Bestuur der Gebouwen voorziet in de wederaanleg van de bermen en de dijken van de vijvers, gelegen in het domein van Argenteuil.

Tevens voorziet ze, in samenwerking met de Dienst van het Groen Plan, in de verbetering van de chemische samenstelling van de grond van de bloembedden. Deze laatste werken zullen over een periode van drie jaar (1985-1986-1987) gespreid zijn.

8. Rijkswachtkaserne Luik

Wanneer wordt met de bouw begonnen ?

Waarom is de aanbesteding niet in 1984 gehouden ?

Komt deze bouw voor op het fysisch programma 1985 ?

De aanbesteding van deze werken is in 1984 niet kunnen doorgaan omdat het ontwerp niet tijdig door de aangestelde privé-ontwerper werd ingediend.

Aangezien zulks momenteel wel het geval is en het ontwerp daarbij wordt onderzocht door de Dienst Luik van de Regie der Gebouwen, kunnen de werken tijdens de loop van de maand april 1985 in aanbesteding worden gesteld.

Dit ontwerp komt inderdaad voor op luik II van het fysisch programma 1985 van de Regie der Gebouwen.

9. Het « îlot Froissart »

Welk project werd tenslotte in aanmerking genomen voor de inrichting van het « îlot Froissart » voor de Europese Gemeenschappen ? Hebben alle betrokken partijen met dit project ingestemd ? Werd de bouwvergunning toegekend ?

Tour 4 du W.T.C.

Un membre aimerait savoir si une quatrième tour sera construite au W.T.C.

Selon le Ministre, la quatrième tour est prévue au programme du Ministère des Travaux publics.

Le problème est examiné par une commission où siègent des fonctionnaires des départements des Travaux publics, des Finances et des autres départements intéressés.

En ce qui concerne la construction d'une quatrième tour au W.T.C., aucune décision n'a été prise jusqu'à présent. Au cours de la réunion du 27 septembre 1984 du C.M.C.E.S., il fut décidé de soumettre le dossier à un nouvel examen, compte tenu des regroupements à réaliser pour divers départements. Cet examen est actuellement en cours.

7. Domaine d'Argenteuil

A l'article 72.02, comment se justifie le montant de 5 millions pour travaux divers au domaine d'Argenteuil ?

L'Administration des bâtiments prévoit la reconstruction des berges et des digues des étangs situés dans le domaine d'Argenteuil.

De plus, elle envisage d'améliorer, en collaboration avec le Service du plan vert, la composition chimique du sol des pelouses. Ces derniers travaux s'échelonneront sur une période de trois ans (1985-1986-1987).

8. Gendarmerie à Saint-Nicolas (Liège)

Quand les travaux commenceront-ils ?

Pourquoi l'adjudication n'a-t-elle pas eu lieu en 1984 ?

Le projet figure-t-il au programme physique 1985 ?

L'adjudication de ces travaux n'a pu avoir lieu en 1984, étant donné que le projet n'a pas été soumis à temps par l'auteur privé désigné pour le projet.

Comme le projet vient d'être introduit et qu'il est étudié par le service de la Régie des bâtiments de Liège, les travaux pourront être mis en adjudication au cours du mois d'avril 1985.

En effet, ce projet figure au volet II du programme physique 1985 de la Régie des bâtiments.

9. L'« îlot Froissart »

Quel est le projet finalement retenu pour l'aménagement de l'« îlot Froissart » à mettre à la disposition des Communautés européennes ? Ce projet a-t-il reçu l'accord de toutes les parties intéressées ? Le permis de bâtir a-t-il été accordé ?

Het noordelijke gedeelte van het « Ilot Comines-Froissart » is bestemd voor de Europese Gemeenschappen en het zuidelijke gedeelte voor huisvesting. Tussen de nationale en de gewestelijke overheid is een akkoord tot stand gekomen dat aan de Europese instanties werd medegedeeld. De stad Brussel werkt aan een bijzonder plan. De bouwvergunning zal niet eerder kunnen worden afgeleverd dan wanneer het volledige voorontwerp is opgemaakt, dat wil zeggen tegen einde 1986.

D. WATERWEGEN EN HAVENS

1. Investerings

De jongste jaren stagneren ook de investeringen voor de werken aan de waterwegen en havens.

Uitgedrukt in geactualiseerde waarde is er nu zelfs een daling van de investeringen in waterwerken van 20 pct. vergeleken met 1980. In 1985 zullen de waterwerken een bedrag van 24,3 miljard frank bereiken; dit voor de budgettaire sector en de sector buiten begroting (Dienst voor de scheepvaart en « Office de la navigation ») samen. Over de investeringen voor de waterwegen per regio gedurende de jongste vijf jaren wordt volgend overzicht gegeven :

Investerings per regio :

La partie nord de l'ilot Comines-Froissart est réservée aux Communautés européennes et la partie sud est réservée au logement. Un accord est intervenu entre les autorités nationales et régionales et a été communiqué aux instances européennes. La ville de Bruxelles élabore un plan particulier. Le permis de bâtir ne pourra être délivré que lorsque l'avant-projet complet aura été élaboré, soit d'ici fin 1986.

D. VOIES HYDRAULIQUES ET PORTS

1. Investissements

Ces dernières années, il y a également stagnation des investissements pour les travaux aux voies hydrauliques et dans les ports.

En valeur actualisée, on se trouve même aujourd'hui en présence d'une baisse des investissements de 20 p.c. par rapport à 1980 pour les travaux hydrauliques. En 1985, ces travaux atteindront un montant de 24,3 milliards de francs pour le secteur budgétaire et le secteur débudgétisé (Office de la navigation et « Dienst voor de scheepvaart ») additionnés. Le tableau ci-après indique la répartition régionale des investissements réalisés pour les voies hydrauliques au cours des cinq dernières années :

Investissements par région :

	Vlaanderen — Flandre	Wallonië — Wallonie	Brussel — Bruxelles	Totaal — Total
A. Waterlopen. — Cours d'eau :				
1980	2 532	3 663	1 177	7 572
1981	2 829	3 410	871	7 110
1982	2 938	5 390	1 059	9 387
1983	2 618,6	5 554	1 103	9 275,6
1984	2 538,5	5 504	1 244	9 286,5
B. Havens en hun toegangswegen. — Ports et leurs voies d'accès :				
1980	11 908	253	—	12 161
1981	14 646	154	—	14 800
1982	16 602	164	—	16 766
1983	14 586	130	—	14 716
1984	14 236	147	—	14 383
C. Stuwdammen, hun toevoerleidingen en de spaarbekkens. — Barrages, leurs conduites d'adduction et bassins de retenue :				
1980	—	1 021	—	1 021
1981	—	280	—	280
1982	—	810	—	810
1983	—	229	—	229
1984	—	507	—	507
D. Kustverdediging, dijkversterkingen, overstromingschade. — Protection de la côte, renforcement des digues, dégâts d'inondation :				
1980	1 535	—	—	1 535
1981	1 002	—	—	1 002

	Vlaanderen — Flandre	Wallonië — Wallonie	Brussel — Bruxelles	Totaal — Total
1982	1 079	—	—	1 079
1983	1 342	—	—	1 342
1984	1 400	—	—	1 400
E. Diversen. — Divers :				
1980	—	579	—	579
1981	—	44	—	44
1982	—	—	—	—
1983	—	—	—	—
1984	—	—	—	—

Onevenwichtige spreiding

De « Office de la navigation » ontvangt 800 miljoen frank en de Dienst voor de scheepvaart 1 200 miljoen frank, waarbij nog 1 117 miljoen frank komt voor het kanaal Brussel-Rupel. De wanverhouding tussen Noord en Zuid springt in het oog. Hoe zal de Minister het evenwicht enigszins herstellen ?

De investeringskredieten voor 1985 van het « Office de la navigation », van de Dienst voor de scheepvaart en van de N.V. Kanaal van Brussel werden opgesteld rekening houdend met objectieve behoeften.

Het ligt voor de hand dat er een zeker verstoord evenwicht blijkt te bestaan indien men zijn aandacht toespitst op de in de gedebudgetteerde sector opgenomen investeringskredieten.

De Minister herinnert er evenwel aan dat de begroting van het departement van Openbare Werken opgemaakt is om zo goed mogelijk rekening te houden met het evenwicht tussen de gewesten.

De begroting van het departement van Openbare Werken vormt een geheel; het is volgens de Minister raadzaam er een globale ontleding van te maken, welke aantoont dat het fundamenteel evenwicht wordt in acht genomen.

Bevoegdheden

Naar de mening van enkele leden lijkt de spreiding en de bevoegdheden over verschillende diensten en regis, namelijk de Dienst voor de scheepvaart, de *Service de la navigation* en de Dienst der waterwegen niet verantwoord.

De Minister wijst erop dat thans de uitvoering van werken (eigenlijk departement) en het onderhoud van sommige waterwegen (Dienst voor scheepvaart en *Office de la navigation*) gescheiden zijn. In 1976 werd een soort regionale splitsing van de Dienst der scheepvaart doorgevoerd. Thans wordt gezocht naar de goede oplossing.

Eenzijds zijn er de infrastructuurwerken om bepaalde waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1 350 ton of meer, en de onderhoudswerkzaamheden evenals de zware herstellingswerkzaamheden van de kunstwerken en de bestaande waterwegen.

Anderzijds is er de exploitatie en de promotie van de bevaarbare en vlotbare waterwegen.

Le déséquilibre de la répartition

L'Office de la navigation reçoit 800 millions de francs et le « Dienst voor de scheepvaart » 1 200 millions, auxquels il faut ajouter le canal Bruxelles-Rupel : 1 117 millions. La disproportion entre le Nord et le Sud est flagrante. Comment le Ministre va-t-il rétablir un certain équilibre ?

Les crédits d'investissement pour 1985 de l'Office de la navigation, du « Dienst voor de scheepvaart » et de la S.A. du Canal de Bruxelles ont été établis en tenant compte des besoins objectifs.

Il est évident que si l'on polarise son attention sur les crédits d'investissement prévus dans le secteur débudgétisé, une certaine distorsion semble exister.

Le Ministre rappelle cependant que le budget du département des Travaux publics est établi afin de tenir compte le mieux possible des équilibres entre régions.

Le budget du département des Travaux publics forme un tout; il convient dès lors, selon le Ministre, d'en faire l'analyse globale, laquelle montre que les équilibres fondamentaux sont respectés.

Compétences

Plusieurs membres sont d'avis que la répartition des compétences entre différents services et régies, à savoir le *Dienst voor de scheepvaart*, l'Office de la navigation et l'Administration des voies hydrauliques ne paraît pas justifiée.

Le Ministre indique que l'exécution des travaux (département proprement dit) et l'entretien de certaines voies hydrauliques (Office de la navigation et *Dienst voor de scheepvaart*) sont séparés. En 1976, on a procédé à une sorte de division régionale de l'Office de la navigation. On s'efforce actuellement de trouver la bonne solution.

D'une part, les travaux d'infrastructure adaptant le réseau des voies navigables au gabarit de 1 350 tonnes ou plus de certaines voies navigables, ainsi que les travaux d'entretien et de réhabilitation lourde des ouvrages d'art et des voies d'eau existantes.

D'autre part, il y a l'exploitation et la promotion des voies navigables et flottables.

Wat betreft de infrastructuurwerken voor de aanpassing van het net en de onderhoudswerkzaamheden en de zware herstellingswerkzaamheden van de kunstwerken en de bestaande waterwegen, kunnen alleen het Bestuur der waterwegen en het B.E.E. van het Departement, dank zij hun ervaring en structuur, de nodige waarborgen bieden om het algemeen belang te beveiligen.

Deze toestand die het gevolg is van de exploitatie en de promotie van de bevaarbare en vlotbare waterwegen, vereist een uniformering, naar het voorbeeld van hetgeen bij het Bestuur der Wegen is gebeurd.

De Minister heeft daarom besloten een coördinatiecommissie in te stellen voor het Bestuur der waterwegen, het B.E.E. en diverse vennootschappen en parastatale organen, die hem zo spoedig mogelijk een uniformerings- en rationaliseringsplan zullen voorleggen dat voldoet aan de maatstaven inzake efficiënt beheer.

Vastleggingen voor havens - Toelagen

Wat betreft de tegemoetkomingen van het Rijk in de kosten van de havenwerken, uitgevoerd door ondergeschikte besturen m.b.t. de voorbije vijf jaren, worden volgende gegevens verstrekt :

Vastleggingen per haven (art. 63.14) (in miljoenen franken)

	1980	1981	1982	1983	1984
Oostende. — <i>Ostende</i>	103,4	24,8	2,5	27,1	47,8
Zeebrugge. — <i>Zeebrugge</i>	75,7	84,1	186,0	122,0	100,0
Gent. — <i>Gand</i>	278,1	535,7	638,9	516,5	635,1
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	643,0	867,9	379,9	521,5	401,8
Totalen. — <i>Totaux</i>	1 100,2	1 512,5	1 207,3	1 187,1	1 184,7
Luik. — <i>Liège</i>	80,5	120,1	46,9	30,0	145,3
Namen. — <i>Namur</i>	—	0,3	7,8	—	—
Charleroi. — <i>Charleroi</i>	172,9	34,3	108,7	99,6	24,3
Totalen. — <i>Totaux</i>	253,4	154,7	163,4	129,6	169,6
Algemene totalen. — <i>Totaux généraux</i>	1 353,6	1 667,2	1 370,7	1 316,7	1 354,3

2. Aannemingen : Discriminatie ?

Brugkanaal te La Louvière

De toewijzing der werken voor de bouw van het zogenaamde « pont-canal » kwam uitvoerig ter sprake. Waarom werden de werken nog niet toegewezen ? Welke bedragen waren oorspronkelijk voorzien ?

Hierop wordt door de Minister uitvoerig informatie verstrekt :

Een « pont-canal » is een kunstwerk dat de doortocht, via een kanaal, van een andere weg toelaat : waterweg (rivier of ander kanaal), weg, spoorweg.

En ce qui concerne les travaux d'infrastructure d'adaptation du réseau et des travaux d'entretien et de réhabilitation lourde des ouvrages d'art et des voies d'eau existantes, l'Administration des voies hydrauliques et de l'A.E.E. du Département présentent de par leur expérience et leur structure les seules garanties valables de sauvegarde de l'intérêt général.

Cette situation découlant de l'exploitation et de la promotion des voies navigables et flottables nécessite une uniformisation à l'instar de ce qui a été réalisé à l'Administration des routes.

Aussi, le Ministre a décidé la mise en place d'une Commission de coordination entre l'Administration des voies hydrauliques, l'A.E.E. et les diverses sociétés et organismes parastataux qui lui transmettront, dans les meilleurs délais, un plan d'uniformisation et de rationalisation répondant aux critères d'efficacité de la gestion.

Engagements de crédits pour les ports - Subventions

En ce qui concerne les interventions de l'Etat dans le coût des travaux portuaires réalisés par les pouvoirs subordonnés au cours des cinq dernières années, le Ministre communique les chiffres suivants :

Engagements par port (art. 63.14) (en millions de francs)

2. Adjudications : discrimination ?

Pont-canal à La Louvière

L'adjudication des travaux pour la construction du pont-canal a beaucoup fait parler d'elle. Pourquoi les travaux n'ont-ils pas encore été attribués ? Quels étaient les montants initialement prévus ?

Le Ministre communique à ce sujet les informations circonstanciées qui suivent :

Un pont-canal est un ouvrage d'art qui permet le franchissement par un canal d'une autre voie : voie d'eau (rivière ou autre canal), route, voie ferrée.

In dit geval bevindt het kanaal zich op een hoger peil ten overstaan van de weg die overschreden wordt.

De « pont-canal » van Houdeng dient gerealiseerd in het kader van de werken tot modernisering van het « Canal du Centre » in de nabijheid van de scheepslift van Strépy-Thieu. Hij heeft een lengte van 360 m, 41 m breed en een vaardiepte van 4,20 m.

Gelet op de aanwezigheid van een belangrijk volume water in het kunstwerk zelf en aan beide zijden in de verlenging hiervan, en gelet op het feit dat onder de « pont-canal » het verkeer zowel rijdend als voetgangers-, moet gehandhaafd blijven, had het Departement van Openbare Werken in het bestek de verschillende beoordelingscriteria voor de ingediende ontwerpen voorzien. Deze zijn in de eerste plaats de veiligheid, vervolgens de esthetiek en op de derde plaats de prijs.

Het is wel te verstaan dat deze criteria nauw met elkaar verbonden zijn en dat men zich niet uitsluitend moet bezighouden met de veiligheid zonder naar de prijs te kijken, en dit geldt eveneens voor de verhouding esthetiek-veiligheid.

In zijn zitting van 23 juni 1983 heeft het M.C.E.S.C. de bouw van deze « pont-canal » toegestaan.

Een ontwerp werd door het Bestuur der waterwegen uitgewerkt : hierna basisontwerp genoemd.

Het werd aan Stedebouw voorgelegd die hiervoor een bouwtoelating afgeleverd heeft.

Ingevolge de toelating van het M.C.E.S.C. werd door de administratie het ontwerp in aanbesteding gegeven door middel van een algemene offerteaanvraag.

Vijftien ondernemers hebben een inschrijving neergelegd en daar varianten toegelaten waren, werden er eveneens een groot aantal voorgesteld.

In totaal waren er 121 voorstellen waarvan 12 voor het basisontwerp.

De « Service du Borinage » van het Bestuur der waterwegen heeft de verschillende dossiers onderzocht en heeft er een aantal van verworpen wegens het niet-conform zijn van bepaalde voorschriften van het bestek.

Er bleven een aantal dossiers die conform waren en daartussen moest men enerzijds een basisontwerp aanduiden, waarvoor de firma Denul de minst-biedende was, alsmede een aantal varianten voor dewelke de klassering geschiedde volgens de hoge aangehaalde criteria.

De « Service du Borinage » heeft voorgesteld de firma Bageci met een bedrag van 602 218 000 frank als eerste voor te dragen en als tweede de offerte Denul-Girec voor een bedrag van 570 735 197 frank, met aanduiding dat het hier gaat over een geprefabriceerde oplossing hetgeen de graad van veiligheid verminderd.

Het dossier wordt vervolgens overgemaakt aan het hoofdbestuur van de waterwegen, die volgend besluit voorstellen :

1. de oplossing-Denul volgens ontwerp-Girec voor een bedrag van 570 801 011 frank;

Dans ce cas, le canal se trouve en surélévation par rapport à la voie qu'il franchit.

Le pont-canal d'Houdeng doit être réalisé dans le cadre de la modernisation du canal du Centre à proximité de l'ascenseur de Strépy-Thieu. Il a une longueur de 360 m, une largeur de 41 m et un tirant d'eau de 4,20 m.

Etant donné la présence d'un volume d'eau très important qui va se trouver tant dans l'ouvrage d'art que des deux côtés de celui-ci dans le prolongement du pont-canal, et le fait que la circulation piétonne et automobile est maintenue sous le pont-canal, le Département des Travaux publics a fixé dans le cahier spécial des charges, pour juger de la valeur des projets, des critères qui sont en premier lieu la sécurité, en second lieu l'esthétique et en troisième lieu le prix.

Il est évident que ces critères sont liés entre eux et qu'il ne faut pas s'occuper uniquement du critère sécurité en négligeant les prix, ni uniquement de l'esthétique en oubliant la sécurité.

Le C.M.C.E.S. a autorisé la construction de ce pont-canal le 23 juin 1983.

Un projet a été élaboré par l'Administration des voies hydrauliques; nous l'appellerons projet de base.

Ce projet a été soumis à l'Urbanisme, qui a délivré le permis de bâtir.

Suite à l'autorisation du C.M.C.E.S., l'administration a mis le projet en adjudication par appel d'offre général.

Quinze entreprises ont déposé des soumissions et, comme les variantes étaient autorisées, elles en ont également présenté un grand nombre.

Au total, il y a eu 121 propositions, dont 12 pour le projet de base.

Le Service du Borinage de l'Administration des voies hydrauliques a examiné les différents dossiers et en a exclu un certain nombre pour non-conformité à certaines clauses du cahier spécial des charges.

Il restait alors un certain nombre de dossiers conformes et il fallait choisir entre le projet de base, sur lequel la firme Denul était la moins disante, et les dossiers de variantes pour lesquels le classement a été opéré suivant les critères rappelés ci-dessus.

Le Service du Borinage a proposé en premier la firme Bageci au montant de 602 218 000 francs et en second lieu l'offre Denul-Girec au montant de 570 735 197 francs en précisant qu'il s'agissait pour cette dernière d'une réalisation en préfabriqué, ce qui diminuait le degré de sécurité du projet.

Le dossier est alors transmis à la direction générale des voies hydrauliques qui conclut de la façon suivante :

1. la solution Denul selon le projet Girec, pour un montant de 570 801 011 francs;

2. de oplossing Bageci-C.F.E. voor een bedrag van 602 218 003 fran.

Het dossier wordt vervolgens overgemaakt aan de secretaris-generaal die onderlijnt dat alleen de onderneming Van Laere met studiebureau Lipski heeft rekening gehouden met de seismische verschijnselen.

Hij stelt zich vragen over de voldoende waarborgen geboden door het ontwerp Denul-Girec dat als geprefabriceerde constructie werd opgevat en verlangt een nieuwe vergadering.

Alvorens aan de Minister te worden overgemaakt was het dossier aan de Inspectie van Financiën voorgelegd. Deze stelt de goedkeuring voor van het ontwerp-Denul-Girec met de vermelding dat indien het ontwerp niet aanvaard wordt, het zeker is dat de onderneming een beroep zal doen op de Raad van State op basis van artikel 12, 1°, van de wet van 14 juli 1976.

Minister Wathélet, belast met de Ruimtelijke Ordening, schrijft op datum van 16 april 1984 dat de vergunning afgeleverd op 12 november 1981, op basis van het basisontwerp, thans vervallen is, en dat een nieuw bouwtoelating moet worden afgeleverd.

Aan het bestuur werd de order gegeven een nieuwe bouwtoelating aan te vragen op basis van alle ontwerpen conform de voorwaarden van het bestek.

Op datum van 21 juni 1984 tijdens een vergadering dient het bestuur 33 ontwerpen in bij het Bestuur voor stedenbouw ten einde de bouwtoelating te bekomen.

De ambtenaren hebben onmiddellijk een aantal ontwerpen uitgesloten om er slechts twaalf te weerhouden.

Het zijn deze twaalf ontwerpen die op 28 juni 1984 aan de plaatselijke dienst van Stedenbouw werden overgemaakt ten einde bouwtoelating te bekomen.

Op datum van 25 september 1984 werden deze twaalf dossiers door Stedenbouw aan de gemeente La Louvière voorgelegd.

Het gemeentebestuur weerhield vier ontwerpen : twee ontwerpen S.B.B.M.-Lixon, één ontwerp Dewaele-Chapeaux en één ontwerp Arbetar-Lipski.

De andere ontwerpen werden niet weerhouden.

Antwoordend op een schrijven van Minister Wathélet geeft het college van La Louvière d.d. 24 oktober een gewijzigd advies en klasseert in neergaande lijn de twaalf weerhouden ontwerpen.

Het is vrij betekenisvol vast te stellen dat het ontwerp van de administratie waarvoor in 1981 een bouwtoelating werd verleend, slechts elfde geklasseerd is.

Op datum van 4 december 1984 heeft de Gewestminister voor de Ruimtelijke Ordening aan de Minister van Openbare Werken laten weten dat alleen het ontwerp S.B.B.M.-Lixon-Greisch oplossing 1, variant 1.1, met een bedrag van 688 399 666 frank de bouwtoelating zal bekomen.

2. la solution Bageci-C.F.E. au montant de 602 218 003 francs.

Le dossier est ensuite présenté au secrétaire général, qui souligne que seul le bureau d'études Lipski, travaillant pour l'entreprise Van Laere, a tenu compte des effets sismiques.

Il se demande si les garanties que peut apporter le projet Denul-Girec, conçu comme une construction préfabriquée, sont suffisantes et il demande une nouvelle réunion.

Avant d'être transmis au Ministre, le dossier est soumis à l'Inspection des Finances, qui propose l'approbation du projet Denul-Girec en spécifiant que si ce projet n'était pas retenu, il est quasi certain que l'entreprise introduirait un recours devant le Conseil d'Etat sur la base de l'article 12, 1°, de la loi du 14 juillet 1976.

Le Ministre Wathélet, chargé de l'Aménagement du Territoire fait alors savoir par lettre du 16 avril 1984, que le permis délivré le 12 novembre 1981 pour le projet de base de l'administration est frappé de caducité et qu'il faut introduire une nouvelle demande de permis de bâtir.

Ordre est donné à l'administration d'introduire de nouvelles demandes de permis de bâtir pour tous les projets conformes au cahier spécial des charges.

Le 21 juin 1984, au cours d'une réunion, l'administration présente à l'Urbanisme un ensemble de 33 projets en vue d'obtenir le permis de bâtir.

Les fonctionnaires de l'Urbanisme ont immédiatement écarté une grande partie des projets, pour n'en retenir que douze.

Ce sont ces douze projets qui ont été transmis, en date du 28 juin, au service local de l'Urbanisme pour demande du permis de bâtir.

Le 25 septembre, l'Urbanisme adressait les douze projets pour avis à l'administration communale de La Louvière.

L'administration communale retenait quatre projets : deux projets S.B.B.M.-Lixon, un projet Dewaele-Chapeaux et un projet Arbetar-Lipski.

Les autres projets n'étaient pas retenus.

En réponse à un courrier du Ministre Wathélet, le collège de La Louvière donne le 25 octobre un avis différent de celui qu'il avait adopté le 11 octobre et classe en ordre décroissant les douze projets retenus.

Il est assez significatif de constater que le projet de l'administration qui avait reçu le permis de bâtir en 1981, est classé en onzième position.

Le 4 décembre 1984, le Ministre régional de l'Aménagement du Territoire écrit au Ministre des Travaux publics que seul le projet S.B.B.M.-Lixon-Greisch solution 1, variante 1.1, au montant de 688 399 666 francs, obtiendra le permis de bâtir.

Voor zover bekend, werden slechts vier ontwerpen aan de Executieve voorgelegd, die hiervan slechts één weerhouden heeft.

We bevinden ons dan voor de volgende cijfers :

- 570 801 011 frank : voorstel Denul-Girec, variante;
- 602 218 003 frank : voorstel Bageci-C.F.E., variante;
- 678 399 666 frank : voorstel S.B.B.M.-Lixon, alleenlijk door Minister Wathelet weerhouden;
- 708 441 066 frank : basisontwerp waarvoor Denul de minstbiedende was, doch waarvoor de bouwvergunning vervallen is.

Er dient onderlijnd dat tot op heden, het officieel document uitgaande van het bestuur voor Stedebouw, en waarvoor de bouwtoelating verleend wordt, nog steeds niet is toegekomen op het departement van Openbare Werken.

De stelling is dat het abnormaal is dat een Minister belast met de ruimtelijke ordening van een gewest de keuze maakt tussen de dossiers die hem worden voorgelegd, om slechts de bouwtoelating te verlenen, zonder rekening te houden met de financiële problemen die dit met zich meebrengt, noch met de mogelijkheden van beroep van de inschrijvers, noch met de financiële implicaties hiervan.

Het komt de Minister voor dat wanneer men een geheel van dossiers voorlegt, Stedebouw en de Minister die hierover de voordij heeft, de toelating moeten verlenen voor alle dossiers die hiervoor in aanmerking komen en dat de keuze van het dossier alleenlijk toekomt aan de Minister van Openbare Werken.

Het is anderzijds noodzakelijk dat de uitgave het akkoord bekommt van de Inspectie van Financiën, alvorens vastgelegd te worden.

Dit is de reden waarom dit ontwerp zich voorlopig in een impasse bevindt en dat de administratie een nieuw ontwerp zal voorbereiden.

Ondervraagd over het bedrag dat op de begroting was voorzien, antwoordt de Minister dat de nodige kredieten voorzien waren in de begroting van 1983.

Een lid stelt echter vast dat deze werken niet in 1983, noch in 1984 in het fysisch programma waren vervat.

Er wordt nog opgemerkt dat het departement van Openbare Werken blijkbaar zijn geëigende nationale opdracht niet meer kan vervullen wegens het optreden van gewestelijke overheden die hun stedebouwkundige bevoegdheid aanwenden om de keuze tussen aannemers te beïnvloeden.

Voor publieke aannemingen zouden alle reglementair erkende aannemingsbedrijven in aanmerking moeten komen, zoals trouwens bij wet is bepaald. Het niet-naleven van deze wetgeving kan in dit land grote spanningen veroorzaken. Het had volgens een commissaris volstaan de werken aan de

Pour autant qu'on sache, quatre projets seulement ont été présentés à l'Exécutif, qui n'en aurait retenu qu'un.

Nous nous trouvons donc devant les chiffres suivants :

- 570 801 011 francs : proposition en variante Denul-Girec;
- 602 218 003 francs : proposition en variante Bageci-C.F.E.;
- 678 399 666 francs : proposition en variante S.B.B.M.-Lixon, seule retenue par M. Wathelet;
- 708 441 066 francs : proposition de base, moins disant Denul, pour laquelle le permis de bâtir est caduc.

Il faut souligner que jusqu'à ce jour, le document officiel émanant de l'administration de l'Urbanisme et accordant le permis de bâtir à ce projet n'est toujours pas à l'administration des Travaux publics.

La position du Ministre est qu'il est normal que le Ministre régional chargé de l'aménagement du territoire choisisse parmi l'ensemble des projets celui qui lui convient pour ne donner qu'un seul permis de bâtir sans tenir aucunement compte des problèmes financiers qu'impliquent ce choix, ni des possibilités de recours des soumissionnaires ni des implications financières.

Le Ministre considère que lorsqu'on présente un ensemble de dossiers, l'Urbanisme et le Ministre qui en a la tutelle doivent donner le permis de bâtir à tous les dossiers qui le méritent et que le choix du dossier revient au Ministre des Travaux publics.

Il faut d'ailleurs que la dépense obtienne le visa de l'Inspection des Finances pour être engagée.

C'est la raison pour laquelle ce projet se trouve provisoirement dans l'impasse, et l'administration présentera un nouveau projet.

Interrogé au sujet du montant prévu au budget, le Ministre répond que les crédits nécessaires étaient inscrits au budget de 1983.

Un membre relève cependant que ces travaux ne figuraient ni au programme physique de 1983 ni à celui de 1984.

On fait encore remarquer que le Département des Travaux publics ne paraît plus en mesure de remplir sa mission nationale propre en raison de l'intervention des autorités régionales qui utilisent leur compétence en matière d'urbanisme pour influencer le choix des entrepreneurs.

Toutes les entreprises de travaux régulièrement agréées devraient entrer en ligne de compte pour les adjudications publiques, ainsi d'ailleurs que la loi le prévoit. Le non-respect de cette législation peut, dans notre pays, créer de graves tensions. Selon un commissaire, il aurait suffi d'adjudger les

laagst-biedende toe te wijzen en het bevel van aanvang te geven. Dat er twaalf dossiers aan de Minister werden voorgelegd waaronder ook dat van de laagst-biedende, zou volgens deze stelling het bewijs zijn dat het betrokken bundel in orde was en conform het ontwerp, inbegrepen de voorwaarden en de toegelaten varianten.

3. *Waterverdragen*

Een lid wil weten hoever de uitvoering van de zogenaamde waterverdragen gevorderd is.

De Minister deelt mede dat de Nederlandse regering geen verdiepingen van de Schelde wil gedogen, als niet de nodige hoeveelheid zuiver water door de Maas wordt geleverd.

Naar het oordeel van een lid heeft ons land niets gedaan om de in 1971 tussen België en Nederland afgesloten akkoorden na te leven.

Voor een internationale rechtbank zou ons land kunnen worden gedwongen het Maasverdrag na te leven, dit volgens overeengekomen voorwaarden die trouwens lager liggen dan de thans geldende Europese normen.

4. *Onderzoek*

Waterpeil van de Schelde

Is het juist dat het waterpeil van de bijrivieren ongeveer 1 cm per jaar stijgt?

Een lid denkt hierbij vooral aan de Zeeschelde ter hoogte van de sluis van Gentbrugge.

Het is een feit dat de algemene evolutie van de gemiddelde waterstanden, die genoteerd worden in het Zeescheldetaken, een stijging vertoont, aldus de Minister.

Deze stijging is op het hoogwater, over de periode 1891-1980, te evalueren op 3,5 mm per jaar te Vlissingen, 6 mm per jaar te Antwerpen en 8 mm per jaar te Gentbrugge.

Hier moet echter onmiddellijk aan toegevoegd worden, dat deze stijging niet steeds lineair verloopt en dus enkel een gemiddelde waarde is over de beschouwde periode.

Bij de uitwerking van het Sigmaplan is met deze stijging rekening gehouden.

Ook moet vastgesteld worden, dat de amplitude van de getijden (verschil tussen hoogwater en laagwater) toeneemt. Daarbij valt te noteren dat deze toename meer een verlaging van het laagwaterpeil inhoudt dan een verhoging van het hoogwaterpeil.

Waterpeil kanaal van Terneuzen

Het waterpeil op het kanaal Gent-Terneuzen zou jaarlijks met 2 cm stijgen. Is dit juist?

Het waterpeil van het kanaal is vast bepaald op het niveau (4,45) T.A.W. Dit peil wordt het normaal peil genoemd.

travaux au moins disant et d'ordonner qu'ils soient entamés. Le fait que douze dossiers ont été soumis au Ministre, parmi lesquels celui du moins disant, serait selon l'intervenant la preuve que le dossier en question était en ordre et conforme au projet, y compris en ce qui concerne les conditions et les variantes autorisées.

3. *Les traités Escaut-Meuse*

Un membre aimerait savoir où en est l'exécution des traités Escaut-Meuse.

Le Ministre déclare que le gouvernement néerlandais refuse d'autoriser tout approfondissement de l'Escaut si la quantité nécessaire d'eau propre n'est pas fournie par la Meuse.

Un membre estime que notre pays n'a rien fait pour respecter les accords conclus en 1971 entre la Belgique et les Pays-Bas.

Devant un tribunal international, notre pays se verrait contraint de respecter le traité de la Meuse aux conditions convenues, qui sont d'ailleurs en deçà des normes européennes actuellement en vigueur.

4. *Etude*

Niveau d'eau de l'Escaut

Est-il exact que le niveau d'eau des affluents monte d'environ 1 cm par an?

L'intervenant songe surtout ici à l'Escaut maritime à hauteur de l'écluse de Gentbrugge.

Le Ministre répond qu'il est exact que l'évolution générale des niveaux d'eau moyens enregistrés dans le bassin de l'Escaut maritime se caractérise par une augmentation.

Cette augmentation peut, pour la période 1891-1980 être évaluée à marée haute à 3,5 mm par an à Flessingue, à 6 mm par an à Anvers et à 8 mm par an à Gentbrugge.

Il convient toutefois d'ajouter immédiatement que cette hausse n'est pas toujours linéaire et n'a donc qu'une valeur moyenne pour la période considérée.

Lors de l'élaboration du plan Sigma, il a été tenu compte de cette hausse.

Il faut également constater que l'amplitude des marées (écart entre la marée haute et la marée basse) s'accroît. Il est à noter que cet accroissement est davantage dû à une baisse du niveau à marée basse qu'à une hausse du niveau à marée haute.

Niveau de l'eau du canal de Terneuzen

Il semblerait que le niveau de l'eau du canal de Gand-Terneuzen augmente de 2 cm par an. Est-ce exact?

Le niveau d'eau du canal est fixé en permanence au niveau (4,45) T.A.W. C'est ce qu'on appelle le niveau normal.

Vermits via het kanaal Gent-Terneuzen water vanuit het Gentse naar zee wordt afgevoerd, kan in bepaalde omstandigheden het kanaalpeil afwijken van het normaal peil.

Volgens artikel 33 van het traktaat tussen België en Nederland betreffende het kanaal Gent-Terneuzen, mag het kanaalpeil maximaal 25 cm boven het normale stijgen. Deze limieten worden gerespecteerd. Er is dus geen sprake van een jaarlijkse stijging.

Laboratorium van Châtelet

De plaatselijke afdeling te Châtelet van het Waterbouwkundig Laboratorium is bijzonder bedrijvig, zowel ten behoeve van de overheid voor tests en studies van hydraulische installaties, als ten behoeve van particulieren.

Om op efficiënte en economisch verantwoorde manier te voldoen aan de behoeften, heeft het Bestuur der waterwegen bovendien besloten een tweede geïnstalleerde testhal te bouwen voor tests met lange leidingen en buizen, tests bij hoge druk of grote waterhoogte en tests met pompmachines of andere hydraulische en hydrometrische installaties.

Het ontwerp voor die tweede hal wordt op dit ogenblik opgemaakt.

De kredieten vereist voor de bouw moesten normaal voorkomen op de begroting van 1985 van de Regie der Gebouwen, doch dat is helaas niet gebeurd (cf. titel VII, blz. 180).

Dat zal zeker in het nadeel zijn van het Waterbouwkundig Laboratorium en van A.C.E.C.

A.C.E.C. wil immers een belangrijke plaats veroveren op de exportmarkt van pompen voor de petroleumindustrie en van miniturbines; daarom heeft het officieel een beroep gedaan op de medewerking van het Waterbouwkundig Laboratorium. De studie van het werkschema voor het instellen en het testen van die machines is reeds volop aan de gang. Er zou dan ook in 1985 begonnen moeten worden met de bouw van die hal.

Elke vertraging in dat programma, ook met slechts één jaar, kan het opnieuw aan de orde brengen.

Een lid acht het belangrijk voor het Waalse Gewest dat het Ministerie van Openbare Werken de bouw van de testhal voor lange leidingen en buizen (tweede hal) laat opnemen in het fysisch programma van de Regie der Gebouwen voor 1985.

De Minister antwoordt dat in een uitgave van 50 miljoen is voorzien in het tweede luik (reserveprogramma) van het fysisch programma voor 1985 van de Regie der Gebouwen, met het oog op de bouw van een tweede fase van dat laboratorium.

Aangezien de studie van die tweede fase om zo te zeggen afgerond is en in de uitgave voorzien is in het bedoelde

Etant donné que de l'eau est évacuée via le canal Gand-Terneuzen, de la région gantoise vers la mer, il se peut dans certaines circonstances que le niveau du canal diffère du niveau normal.

En vertu de l'article 33 du traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas concernant le canal Gand-Terneuzen, le niveau du canal ne peut être supérieur de 25 cm au niveau normal. Ces limites sont respectées. Il n'est donc pas question d'une hausse annuelle.

Laboratoire de Châtelet

La section de Châtelet du Laboratoire de recherches hydrauliques connaît une activité intense, qui concerne tant les besoins publics en matière d'essai et d'étude d'installations hydrauliques que des besoins privés.

De plus, pour répondre efficacement et économiquement aux besoins, l'Administration des voies hydrauliques a décidé la construction d'un deuxième hall d'essais équipé pour les essais en canaux et conduites de grande longueur, pour les essais nécessitant de grandes pressions ou hauteurs d'eau ou pour des essais de machines pompes ou autres équipements hydrauliques ou hydrométriques.

Le projet de ce deuxième hall est en voie d'élaboration.

Les crédits nécessaires à sa construction devaient normalement figurer au budget de 1985 de la Régie des Bâtiments, malheureusement, ils n'y sont pas repris (voir titre VII, p. 180).

Cette omission créera un préjudice certain au Laboratoire de recherches hydrauliques et aux A.C.E.C.

En effet, les A.C.E.C. qui veulent réaliser une percée significative sur les marchés d'exportation dans les domaines des pompes pour l'industrie pétrolière et des mini-turbines, ont demandé officiellement la collaboration du Laboratoire de recherches hydrauliques. L'étude du programme de travail pour la mise au point et l'essai de tels engins est largement entamée. Le point de départ en est évidemment la construction du hall qui devrait commencer en 1985.

Tout retard dans ce programme, ne serait-ce que d'un an, peut le remettre en question.

Il importe, selon un membre, dans l'intérêt de la Région wallonne que le Ministère des Travaux publics inclue la construction du hall d'essais en canaux et en conduites de grande longueur (deuxième hall) dans le programme physique de 1985 de la Régie des Bâtiments.

Le Ministre répond qu'une dépense de 50 millions est inscrite au volet II (programme de réserve) du programme physique 1985 de la Régie des Bâtiments, pour la construction d'une deuxième phase de ce laboratoire.

Etant donné que l'étude de cette deuxième phase est pratiquement terminée et que la dépense est prévue au pro-

reserveprogramma, kan de aanbesteding van die werken worden ingezet gedurende de tweede helft van het begrotingsjaar 1985.

De tweede hall van het Waterbouwkundig Laboratorium van Châtelet werd ingeschreven op luik II van het fysisch programma 1985 voor een bedrag van 50 miljoen (voltooiing van de infrastructuur en de uitrustingen). De aanbesteding van de werken mag derhalve doorgaan tijdens de tweede helft van het dienstjaar 1985.

Op het fysisch programma 1984 werd reeds een bedrag van 7 miljoen frank ingeschreven voor de vloerbedekkingen. De aanbesteding heeft plaatsgehad en de uitslagen zijn in onderzoek in de schoot van de administratie.

5. Waterbeheersing

Stormstuw te Oosterweel

De bouw van de stormstuw te Oosterweel is, volgens een lid, in de ijskast gestopt. Overstromingsbekkens zouden in de plaats komen. Hoever staat het nu met de beveiliging van het Zeescheldebekken tegen stormvloed? Hoe is het verder dijken- en overstromingsgebiedprogramma? Wat zijn de risico's bij zware overstromingen?

De evaluatiestudie, uitgevoerd in opdracht van de vorige Minister van Openbare Werken door een multidisciplinair team van de Katholieke Universiteit van Leuven, is tot het besluit gekomen dat de stormvloedkering, in de allerbeste hypothesen, minstens zesmaal duurder uitvalt dan de oplossing met zes gecontroleerde-overstromingsgebieden.

In de gegeven omstandigheden acht de Minister het dan ook logisch de gecontroleerde-overstromingsgebieden te realiseren.

De huidige stand inzake de beveiliging van het Zeescheldebekken tegen stormvloed op de Noordzee, m.a.w. het Sigmaplan, is zo dat de dijkversterkingen voor meer dan de helft zijn uitgevoerd en dat de gecontroleerde-overstromingsbekkens Paardenweide, Scheldebroek en Tielrodebroek zijn aangelegd. Voor de komende jaren wordt voorzien de dijkwerken voort te zetten en het gecontroleerde-overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde aan te leggen.

De risico's qua overstromingen kunnen als volgt ingedeeld worden :

Bij afwerking van de dijkwerken en aanleggen van de gecontroleerde-overstromingsbekkens Paardenweide, Scheldebroek en Tielrodebroek is de overschrijdingskans 2 à 4 pct. per jaar;

Bij afwerking van de dijkwerken en aanleggen van de gecontroleerde-overstromingsbekkens Paardenweide, Scheldebroek, Tielrodebroek en Kruibeke-Bazel-Rupelmonde is de overschrijdingskans 0,2 à 1 pct. per jaar.

gramme de réserve précité, l'adjudication de ces travaux peut être lancée pendant la deuxième moitié de l'exercice 1985.

Le second hall du Laboratoire hydraulique de Châtelet est inscrit au volet II du programme physique 1985 pour un montant de 50 millions de francs (achèvement des infrastructures et des équipements). L'adjudication des travaux peut, de ce fait, avoir lieu pendant la seconde moitié de l'exercice 1985.

Au programme physique 1984, il avait déjà été prévu une somme de 7 millions de francs pour les revêtements de sol. L'adjudication a eu lieu et les résultats sont examinés par l'administration.

5. Maîtrise des eaux

Barrage-tempête à Oosterweel

Selon un membre, la construction du barrage-tempête à Oosterweel a été mise au frigo. Il serait remplacé par des bassins d'inondation. Où en sont les travaux destinés à assurer la protection du bassin de l'Escaut maritime contre les marées-tempêtes? Quel est l'état d'avancement du programme d'aménagement de digues et de terrains d'inondation? Quels sont les risques en cas de fortes inondations?

L'étude d'évaluation, effectuée à la demande du Ministre précédent des Travaux publics par une équipe multidisciplinaire de la « Katholieke Universiteit van Leuven », est arrivée à la conclusion que le barrage-tempête, dans les hypothèses les plus favorables, revient six fois plus cher que la solution prévoyant l'aménagement de six terrains d'inondation contrôlée.

Etant donné les circonstances, le Ministre estime dès lors logique de réaliser les terrains d'inondation contrôlée.

La situation actuelle en matière de protection du bassin de l'Escaut maritime contre les marées-tempêtes en mer du Nord, en d'autres termes le plan Sigma, est telle que les travaux de renforcement des digues sont achevés pour plus de la moitié et que les bassins d'inondation contrôlés de Paardenweide, Scheldebroek et Tielrodebroek sont aménagés. Il est prévu, pour les années à venir, de poursuivre les travaux de digues et d'aménager le terrain d'inondation contrôlée Kruibeke-Bazel-Rupelmonde.

Les risques d'inondations peuvent se répartir comme suit :

Après l'achèvement des travaux de digues et l'aménagement des bassins d'inondation contrôlée Paardenweide, Scheldebroek et Tielrodebroek; risque de dépassement : 2 à 4 p.c. par an;

Après l'achèvement des travaux de digues et l'aménagement des bassins d'inondation contrôlée Paardenweide, Scheldebroek, Tielrodebroek et Kruibeke-Bazel-Rupelmonde : risque de dépassement : 0,2 à 1 p.c. par an.

Nog in verband met de stormstuw te Oosterweel wordt gevraagd of de voorbereidende werkzaamheden definitief stopgezet werden.

Is de studie beëindigd ?

Hoeveel heeft de studie gekost ?

De bouw van de stormvloedkering te Antwerpen (Oosterweel) behoort volgens de Minister niet tot de prioriteiten.

De budgettaire middelen voor de realisatie van dit project zijn immers niet voorhanden. De voorbereidende werkzaamheden werden dan ook opgeschort.

De studie werd op 31 december 1982 afgerond.

Voor alle volledigheid en om elk misverstand te voorkomen vermeldt de Minister dat thans nog twee proefcontracten in het raam van de studie doorlopen. De daaraan verbonden kosten bedragen maximaal 1 miljoen frank, gespreid over enkele jaren. Er mag dus wel degelijk van een beëindiging van de studie gesproken worden en alleszins worden nu geen nieuwe studieopdrachten gegeven.

Financieel is de toestand als volgt :

Voor de studie werd een bedrag van 645 miljoen frank vastgelegd. Tot op heden werd 629,4 miljoen frank betaald en is nog 1,9 miljoen frank verschuldigd voor uitgevoerde prestaties. Deze som zal binnenkort betaald worden.

Sigmaplan

Een algemeen overzicht wordt gevraagd van de verschillende werken die in het Sigmaplan vervat zijn (stormvloedkering - overstromingsgebieden). Welke zijn de verschillende veiligheidsniveaus die aan elke oplossing verbonden zijn. Wat is de huidige stand van de uitvoering ? Welk is het standpunt van de heer Minister in deze kwestie ?

Het Sigmaplan, antwoordt de Minister, bestaat in grote trekken uit twee luiken :

1. Het versterken en verhogen van de dijken (tot de cota + 8.00 à + 8.50 T.A.W.), het aanleggen van overstromingsbekkens en het uitvoeren van compartimenteringen;

2. Het bouwen van een stormvloedkering te Antwerpen (Oosterweel).

Al deze werken vormen samen het volledige project dat onder de naam Sigmaplan bekend is. De doelstelling ervan is de dijkbreuken en overstromingen tengevolge van stormvloed op de Noordzee definitief voor alle inwoners, waar die ook wonen in de Zeescheldebekken, te bannen. De beveiligingsgraad die daarbij als maatgevend moet gehanteerd worden, is het peil (+ 9,05) T.A.W. als te keren waterstand te Antwerpen.

De overschrijdingskans van dit peil is exact wiskundig uit te drukken door het onbepaald getal 10^{-4} , anders gezegd : de hiermede gepaard gaande storm heeft een jaarlijkse kans

Toujours à propos de barrage anti-tempête d'Oosterweel, on demande si les travaux préparatoires ont été définitivement arrêtés.

L'étude est-elle terminée ?

Combien a coûté l'étude ?

Le Ministre déclare que la construction du barrage anti-tempête à Anvers (Oosterweel) ne fait pas partie des priorités.

Les moyens budgétaires nécessaires à la réalisation de ce projet ne sont pas disponibles. Les travaux préparatoires ont dès lors été suspendus.

L'étude a été clôturée le 31 décembre 1982.

Pour être complet et prévenir tout malentendu, le Ministre signale toutefois que deux contrats d'essais courent encore actuellement dans le cadre de l'étude. Les frais y afférents s'élèvent au maximum à un million de francs répartis sur quelques années. On peut, dès lors, vraiment considérer que l'étude est en voie d'achèvement et en tout cas aucune autre étude n'a été demandée.

Financièrement, la situation se présente comme suit :

Un montant de 645 millions de francs a été engagé pour l'étude. Jusqu'à présent, 629,4 millions de francs ont été payés et 1,9 million de francs reste dû pour prestations effectuées. Cette somme sera payée sous peu.

Le plan Sigma

Un aperçu général des différents travaux prévus dans le plan Sigma (barrage antitempête, zones d'inondation contrôlée) est demandé. Quelles sont les différents systèmes de sécurité propres à chaque solution ? Où en est actuellement l'exécution ? Quel est le point de vue du Ministre concernant ce problème ?

Le Ministre répond que, dans les grandes lignes, le plan Sigma consiste en deux volets :

1. Le renforcement et l'exhaussement des digues (jusqu'à la cote + 8.00 à 8.50 D.N.G.), l'aménagement de bassins d'inondation et la réalisation d'une subdivision en compartiments;

2. La construction d'un barrage antitempête à Anvers (Oosterweel).

Tous ces travaux forment ensemble le projet complet connu sous la dénomination « plan Sigma ». Le but est d'éliminer définitivement les ruptures de digues et les inondations provenant des marées de tempête en mer du Nord et cela pour tous les habitants, à n'importe quel endroit du bassin de l'Escaut. Le degré de sécurité à prendre en considération correspond au niveau (+ 9,05) D.N.G., c'est-à-dire le niveau d'eau le plus élevé à Anvers.

La possibilité de dépassement de ce niveau peut être exprimée sous forme mathématique exacte par le chiffre indéfini 10^{-4} . Autrement dit, le risque annuel est de 0,01 p.c., ce

om voor te komen van 0,01 pct., of eenmaal om de 10 000 jaar.

Volgend overzicht kan gegeven worden qua beveiligingsgraad :

1. Bij afwerking van de dijkwerken en aanleggen van de gecontroleerde-overstromingsbekkens Paardenweide, Scheldebroek en Tielrodebroek : overschrijdingskans 2 à 4 pct. per jaar of twee- à viermaal per honderd jaar;

2. Bij afwerking van de dijkwerken en aanleggen van de gecontroleerde-overstromingsbekkens Paardenweide, Scheldebroek, Tielrodebroek en Kruibeke-Bazel-Rupelmonde : overschrijdingskans 0,2 à 1 pct. per jaar of twee- à tienmaal per duizend jaar;

3. Bij volledige realisatie van het Sigmaplan (dus inclusief de stormvloedkering): overschrijdingskans 0,01 pct. per jaar of eenmaal per tienduizend jaar, zoals hiervoor reeds vermeld.

De huidige stand van uitvoering van het Sigmaplan is zo dat de dijkversterkingen voor meer dan twee derde in uitvoering of uitgevoerd zijn en dat de gecontroleerde-overstromingsbekkens Paardenweide, Scheldebroek en Tielrodebroek zijn aangelegd. Voor de komende jaren wordt voorzien de dijkwerken voort te zetten en het overstromingsbekken Kruibeke-Bazel-Rupelmonde aan te leggen.

Zoals de Minister reeds verklaarde, behoort de bouw van de stormvloedkering te Antwerpen (Oosterweel) niet tot zijn prioriteiten.

Op heden zijn inderdaad de budgettaire middelen niet voorhanden om dit project aan te vatten en op een redelijke termijn (tien jaar) te voltooien.

Er mag inderdaad niet uit het oog verloren worden dat de bouw van de stormvloedkering geraamd is op 28,640 miljard frank (prijspeil einde 1982) en dat de onderhoudskosten geraamd worden op 183 miljoen frank per jaar, zegge 500 000 frank per dag.

Dit alles belet niet dat toch nog zeer belangrijke investeringen dienen te gebeuren in het kader van het Sigmaplan. Het beleid is erop gericht hieraan prioriteit te verlenen. Op basis van het huidig investeringsplan op het artikel 01.07 is het realistisch te stellen dat binnen vijf jaar alle dijken op de hoogte moeten zijn, daarin dan ook begrepen de laatste verfijningswerken en andere afwerkingen.

Het moet echter duidelijk zijn dat, vermits de werken zodanig geprogrammeerd worden dat steeds de meest neervalligste punten eerst worden aangepakt, de toestand reeds in de komende jaren nog aanmerkelijk zal verbeteren.

Sigmaplan-dijken

Wat is de stand van zaken? Is het niet aangewezen een financiële meerjarenplanning op te stellen vermits de kredieten elk jaar dalen? Wanneer zullen alle dijken op hoogte zijn?

qui signifie que l'on peut s'attendre une fois tous les 10 000 ans à ce que la tempête correspondante se produise.

L'aperçu suivant peut être donné pour ce qui est du degré de sécurité :

1. Après l'achèvement des travaux d'aménagement des digues et l'aménagement des zones d'inondation contrôlée du Paardenweide, Scheldebroek et Tielrodebroek : risque de dépassement de 2 à 4 p.c. par an ou fréquence de deux à quatre fois par siècle;

2. Après l'achèvement des travaux d'aménagement des digues et l'aménagement des zones d'inondation contrôlée du Paardenweide, Scheldebroek, Tielrodebroek et Kruibeke-Bazel-Rupelmonde : risque de dépassement de 0,2 à 1 p.c. par an ou fréquence de deux à dix fois par mille ans;

3. Après la réalisation complète du plan Sigma (donc le barrage antitempête y compris) : risque de dépassement de 0,01 p.c. par an ou fréquence d'une fois tous les dix mille ans, comme dit ci-dessus.

L'état d'avancement actuel de l'exécution du plan Sigma est tel que plus des deux tiers des travaux de renforcement des digues sont en cours ou réalisés et que les zones d'inondation contrôlée du Paardenweide, Scheldebroek et Tielrodebroek sont aménagées. Pour les années suivantes, il est prévu de poursuivre les travaux d'aménagement des digues et d'aménager le bassin d'inondation contrôlée de Kruibeke-Bazel-Rupelmonde.

Le Ministre répète que la construction du barrage antitempête à Anvers (Oosterweel) ne fait pas partie des priorités.

En effet, en ce moment les moyens budgétaires nécessaires à la réalisation de ce projet et à son achèvement dans un délai raisonnable (dix ans) ne sont pas disponibles.

On ne peut, en effet, pas perdre de vue que le coût de la construction du barrage antitempête est estimé à 28,640 milliards de francs (niveau des prix fin 1982) et que les frais d'entretien s'élèvent à 183 millions de francs par an ou 500 000 francs par jour.

Tout cela n'exclut pas qu'il reste d'importants investissements à faire dans le cadre du plan Sigma. Le Ministre souligne que sa politique est conçue de manière à ce que priorité y soit donnée. Sur la base du niveau actuel d'investissement prévu à l'article 01.07, il est réaliste de dire que, d'ici cinq ans, toutes les digues devront être à niveau, y compris tous les travaux de finition et de parachèvement.

Il faut cependant qu'il soit clair que, comme les travaux sont programmés de manière qu'on s'occupe toujours en premier lieu des points les plus névralgiques, la situation s'améliorera encore sensiblement dans les prochaines années.

Digues : plan Sigma

Où en est-on en la matière? Ne s'indique-t-il pas d'élaborer un programme financier pluriannuel, étant donné que les crédits diminuent chaque année? Quand toutes les digues seront-elles à hauteur?

Behoudens onvoorziene omstandigheden, moeten volgens de Minister alle dijken binnen vijf jaar op hoogte zijn, daarin dan ook begrepen de laatste verfijningswerken en andere afwerkingen. Het Sigmaplan een meerjarenplan zijnde, worden jaarlijks de hiertoe benodigde kredieten uitgetrokken, zodat aan de vraag met betrekking tot een financiële meerjarenplanning in realiteit reeds sedert jaren voldaan wordt. Desbetreffend moet trouwens de bewering tegengesproken worden als zouden de desbetreffende kredieten elk jaar dalen. Ter zake hierna een overzicht van de vastleggingen gedurende de jongste vijf jaren :

1980 : 955 miljoen frank
 1981 : 888 miljoen frank
 1982 : 827 miljoen frank
 1983 : 1 107 miljoen frank
 1984 : 1 032 miljoen frank

Voor het jaar 1985 werd een krediet van 1 200 miljoen frank ingeschreven op het betrokken artikel 01.07.

Waterbeheersing in het Gentse

Welke maatregelen schikt de heer Minister te nemen om eventuele wateroverlast te Gent, inzonderheid met betrekking tot de Schelde, te vermijden ? Wat is de invloed van de ringvaart dienaangaande ?

Door het departement van Openbare Werken werd volgens de Minister reeds veel studiewerk verricht met betrekking tot de waterbeheersing in het Gentse. Deze streek vormt immers een belangrijk knooppunt van waterwegen. Alle wateren van Leie en Boven-Schelde komen er immers samen.

Ten einde overstromingen te vermijden, dienen voldoende garanties voor adequate afvoer op ieder ogenblik te bestaan. De evolutie van de jongste jaren heeft aangetoond dat een verhoging van de afvoerkapaciteit noodzakelijk is. De diensten van het Departement hebben mij ter zake een uitgebreid rapport voorgelegd. Dienaangaande wordt thans de bijkomende informatie verzameld. Van zodra het volledige bundel in mijn bezit is, zal nagegaan worden in hoeverre en welke maatregelen zich opdringen. Vermits hoe dan ook de realisatie van een globaal plan verscheidene jaren in beslag zal nemen, heeft de Minister verleden jaar beslist de eerste werken, die in elke hypothese moeten verwezenlijkt worden, te programmeren. Zo zal te Evergem op de ringvaart een nieuwe stuw en sluis worden gebouwd en te Beernem een waterkerende constructie ter beveiliging van Brugge.

Wat in 't bijzonder de invloed in gans deze problematiek van de ringvaart is, kan het volgende worden meegedeeld : de ringvaart zorgt voor de verbinding tussen alle te Gent toekomende waterwegen (Zeeschelde, Boven-Schelde, Leie, kanaal Gent-Brugge, kanaal Gent-Terneuzen). Er kan bijgevolg gesteld worden dat de ringvaart de regelende factor is voor de waterpeilen in het Gentse.

Door de aanwezigheid van de ringvaart is het mogelijk de Gentse binnenstad af te sluiten en te vrijwaren van overstromingen.

Le Ministre déclare que, sauf circonstances imprévues, toutes les digues doivent être à hauteur dans les cinq ans, en ce compris les derniers travaux de finition et d'achèvement. Le plan Sigma étant un plan pluriannuel, les crédits nécessaires à cet effet sont prévus annuellement, de sorte qu'en réalité la question d'un programme financier pluriannuel ne se pose plus, depuis plusieurs années déjà. A cet égard, il convient de réfuter l'objection selon laquelle les crédits diminueraient chaque année. Voici, en l'espèce, un aperçu des engagements au cours des cinq dernières années :

1980 : 955 millions de francs
 1981 : 888 millions de francs
 1982 : 827 millions de francs
 1983 : 1 107 millions de francs
 1984 : 1 032 millions de francs

Pour l'année 1985, un crédit de 1 200 millions de francs a été inscrit à l'article 01.07 concerné.

Maîtrise de l'eau dans la région gantoise

Quelles mesures le Ministre envisage-t-il de prendre pour prévenir d'éventuels trop-pleins d'eau à Gand, en particulier pour ce qui est de l'Escaut ? Quelle est l'influence du canal de ceinture à cet égard ?

Le Ministre répond que le Département des Travaux publics a déjà réalisé bien des travaux d'études au sujet de la maîtrise de l'eau dans la région gantoise. Cette région est, en effet, un important carrefour de voies hydrauliques. Toutes les eaux de la Lys et du haut Escaut y affluent.

Pour éviter des inondations, il faut des garanties de bon écoulement constant des eaux. L'évolution au cours des dernières années a montré qu'il s'impose d'augmenter la capacité d'écoulement. Les services du Département ont remis au Ministre un rapport détaillé en la matière. Des informations complémentaires sont réunies à ce sujet à l'heure actuelle. Le Ministre déclare que, dès qu'il disposera de l'ensemble du dossier, il examinera quelles mesures s'imposent et jusqu'à quel point. Il ajoute que, comme la réalisation d'un plan global prendra, de toute manière, plusieurs années, il a décidé, l'année dernière, de programmer les premiers travaux qui doivent être réalisés en toute hypothèse. C'est ainsi qu'à Evergem, le long du canal de ceinture, on construira un nouveau barrage et une nouvelle écluse et qu'à Beernem, on construira un système de retenue des eaux en vue d'assurer la protection de Bruges.

Pour ce qui est plus particulièrement de l'influence du canal de ceinture en la matière, il est permis de dire qu'il assure la liaison entre toutes les voies hydrauliques débouchant à Gand (Escaut maritime, haut Escaut, Lys, canal Gand-Bruges, canal Gand-Terneuzen). Par conséquent, on peut considérer qu'il joue le rôle de régulateur des niveaux d'eau de la région gantoise.

Le canal de ceinture constitue une barrière protégeant l'intérieur de la ville et la préservant des inondations.

Ten einde echter water naar het kanaal Gent-Terneuzen te kunnen afvoeren, moet nog gebruik gemaakt worden van de Tolhuisstuw, gelegen in de binnenstad, zodat in de praktijk een volledige afsluiting niet mogelijk is.

De oplossing is te vinden in het uitvoeren van de hoger geciteerde en op stapel staande werken te Evergem.

De hiervoor geschetste verbeteringen volstaan echter niet voor een bijzondere toestand, waarbij een hoge vloedtoestand zowel op de Boven-Schelde als op de Leie, zou samenvallen met buitengewoon hoge waterstanden op de Zeeschelde, afwaarts Gentbrugge.

Alsdan zou onvoldoende water via de Zeeschelde naar de Westerschelde, en uiteindelijk naar de Noordzee, afvloeien.

Om aan zulke toestand een oplossing te geven is, in het belang van de Gentse agglomeratie, een verruimde uitbouw van het afleidingskanaal der Leie, die een rechtstreekse afvoerweg naar zee moet zijn, noodzakelijk.

Over het tijdstip van aanvang van laatstgenoemde werken is nog geen beslissing genomen.

Benedenvallei Kleine Nete

In de zone tussen het Albertkanaal en de Nete doen zich te Viersel regelmatig overstromingen voor. In plaats van aldaar dijkverhogingen en dijkversterkingen uit te voeren, zou het niet veeleer aangewezen zijn herkalibreringswerken uit te voeren onder vorm van verdiepingsbaggerwerken?

Een zelfde vraag stelt zich met betrekking tot de Rupel.

De Minister antwoordt dat de werken tot verhoging en versterking van de dijken op de Kleine Nete tussen de brug Nijlen (Mol ter Nete) en het Albertkanaal, uitgevoerd in het kader van het Sigmaplan, eveneens een profielverruiming omvatten van de Kleine Nete.

Dit houdt in dat de taluds minder steil worden opgezet als de thans aanwezige en dat de bodem plaatselijk wordt uitgediept.

De breedte op de bodem blijft echter behouden.

De verdieping is om technische en hydraulische reden beperkt tot de lineaire verbinding tussen twee vaste constructies, nl. de bodem ter plaatse van de duikers onder het Albertkanaal en onder het Netekanaal.

De Kleine Nete herkalibreren, en daarbij dus groot-scheepse rechtekkingen en verdiepingen uitvoeren, is een ingreep die waterbouwkundig niet verantwoord omdat de tijwerking verder stroomopwaarts in de rivier zou doordringen, en dus een hogere waterstand bij stormtij met zich meebrengen.

Bovendien zouden de bovendebieten te snel worden afgevoerd en de rivier ter hoogte van Lier overbelasten.

Toutefois, pour pouvoir faire dériver de l'eau vers le canal Gand-Terneuzen, il faut encore utiliser le « Tolhuisstuw » situé à l'intérieur de la ville, de sorte qu'il est impossible, en pratique, de protéger hermétiquement la ville.

La solution réside dans l'exécution, à Evergem, des travaux précités.

Les améliorations esquissées ci-dessus ne suffiraient toutefois pas pour faire face à des situations particulières caractérisées par la conjonction d'un niveau élevé de l'eau à marée haute dans le haut Escaut et dans la Lys et des niveaux d'eau extrêmement élevés dans l'Escaut maritime en aval de Gentbrugge.

Dans ce cas, l'écoulement d'eau par l'Escaut maritime vers l'Escaut occidental et, finalement, vers la mer du Nord serait insuffisant.

Pour résoudre de telles situations, il faut, dans l'intérêt de l'agglomération gantoise, développer le canal de dérivation de la Lys, qui doit être une voie d'écoulement direct vers la mer.

Aucune décision n'a encore été prise à propos de la date du début de ces derniers travaux.

Vallée inférieure de la Petite Nèthe

Il y a régulièrement des inondations dans la zone située entre le canal Albert et la Nèthe, plus particulièrement à Viersel. Ne serait-il pas indiqué, plutôt que d'y réaliser des exhaussements et des consolidations de digues, d'y procéder à un recalibrage en réalisant des travaux d'approfondissement par dragage?

La même question se pose au sujet du Rupel.

Le Ministre répond que les travaux d'exhaussement et de consolidation des digues de la Petite Nèthe, entre le pont de Nijlen (Mol ter Nete) et le canal Albert, qui sont réalisés dans le cadre du plan Sigma, comprennent également un recalibrage de la Petite Nèthe.

Cela signifie que l'on y construira des talus moins abrupts que les talus actuels et que l'on approfondira localement le fond.

La largeur du fond est toutefois maintenue.

Pour des raisons techniques et hydrauliques, l'approfondissement est limité à la liaison linéaire entre deux constructions stables, à savoir le fond aux endroits où se situent les conduits passant sous le canal Albert et sous le canal de la Nèthe.

Le recalibrage de la Petite Nèthe et les grands travaux de rectification et d'approfondissement qui l'accompagneraient constitueraient une opération indéfendable du point de vue hydraulique, étant donné que l'influence des marées se ferait sentir plus en amont dans la rivière et entraînerait, par conséquent, une montée des eaux plus grande en cas de marée-tempête.

De plus, les excédents de débit seraient trop rapidement évacués et surchargeraient la rivière à hauteur de Lierre.

Tenslotte zou de verdieping door de natuur terug ongedaan worden gemaakt door afzettingen, waarbij het bestaande verhang zich opnieuw zou instellen.

Zulke ingreep zou dus meer problemen genereren dan oplossen. Deze algemene wetmatigheden gelden in principe eveneens voor de Rupel.

Daarbij komt dat, gelet op de afmetingen van deze rivier en zijn ligging, een verdieping van de bodem zonder noemenswaardige invloed zou blijven op het peil van de rivier.

Maasdijken in Limburg

Door het departement van Openbare Werken werd een plan uitgewerkt dat voorziet in de sanering van de winterdijken langs de gemeenschappelijke Maas in Limburg. Dit plan zal, aldus de Minister, vanaf dit jaar in uitvoering gaan en op 4 à 5 jaar kunnen gerealiseerd worden. In totaal is een uitgave van circa 500 miljoen frank vereist. De nodige kredieten voor dit project zullen jaarlijks op de begroting ingeschreven worden. Voor 1985 werd een bedrag van 40 miljoen frank voorzien.

Voor de komende jaren is telkens een krediet van 100 miljoen frank te programmeren om het voorgenomen objectief, nl. de sanering van het dijkenbestand, op een redelijke termijn te bereiken.

De uitvoering van deze werken zal gebeuren zoals voor alle andere werken van openbaar nut ten laste van het departement van Openbare Werken. Na het uitwerken van de plannen en het lastenboek wordt de gunningsprocedure van het werk ingezet op voorwaarde dat de bouwvergunning verleend is en op voorwaarde dat het merendeel der terreinen onteigend is. In dit verband kan de Minister meedelen dat het eerste project uit de planning, het mijkwerk te Stokkem, op korte termijn zal aanbesteed worden.

De vertraging, die dit werk heeft opgelopen, is een gevolg van het laatijdig bekomen van de bouwvergunning.

6. Havens

Haven van Antwerpen

Verdieping van de Schelde

De verwezenlijking van het 48'-43'-programma is reeds een paar jaar aan de gang. Hoe vordert dit fysisch met het baggeren?

Wanneer zal dit voltooid zijn?

Moet hierover nog onderhandeld worden met Nederland? Volgens de kranten zou de Technische Scheldec commissie tot het besluit gekomen zijn dat het programma praktisch uitvoerbaar zou zijn zonder aantasten van het milieu, zonder het verminderen van de veiligheid voor scheepvaart en aangelanden. Wat zijn de financiële implicaties?

De Minister deelt mee dat op 9 augustus 1980 de Regering haar wil uitsprak « om de verdieping van de maritieme

Enfin, le résultat de l'approfondissement serait naturellement anéanti, par la suite, par des dépôts et la dénivellation actuelle se rétablirait dès lors.

Par conséquent, une telle intervention créerait davantage de problèmes qu'elle n'en résoudrait. Ces considérations générales valent également, en principe, pour le Rupel.

A cela s'ajoute que, compte tenu des dimensions de cette rivière, et de sa situation, un approfondissement du fond n'influencerait guère le niveau des eaux.

Digues de la Meuse au Limbourg

Le département des Travaux publics a élaboré un projet pourvoyant à l'assainissement des digues insubmersibles le long de la Meuse mitoyenne au Limbourg. Ce projet sera mis à exécution cette année et pourra être réalisé en l'espace de 4 à 5 ans, selon le Ministre. Cela requiert au total une dépense d'environ 500 millions de francs. Les crédits nécessaires à ce projet seront inscrits annuellement au budget. Il a été prévu pour 1985 un montant de 40 millions de francs.

Pour les années à venir, il y aura chaque fois à programmer un crédit de 100 millions de francs afin de parvenir à l'objectif envisagé, à savoir l'assainissement des digues, dans un délai raisonnable.

L'exécution de ces travaux s'effectuera comme pour tous les autres travaux d'intérêt public, à charge du département. Après l'élaboration des projets et du cahier des charges, la procédure de passation du marché sera engagée à condition que le permis de bâtir ait été accordé et que la plupart des terrains aient été expropriés. A cet égard, le Ministre fait savoir que le premier projet prévu, les travaux aux digues de Stokkem, sera mis en adjudication à brève échéance.

Le retard que ce travail a pris est dû à la réception tardive du permis de bâtir.

6. Ports

Port d'Anvers

Approfondissement de l'Escaut

La réalisation du programme 48'-43' est en cours depuis déjà quelques années. Qu'en est-il de l'état d'avancement physique du dragage?

Quand sera-t-il achevé?

Doit-il encore y avoir des négociations à ce sujet avec les Pays-Bas? D'après les journaux, la Commission technique de l'Escaut serait arrivée à la conclusion que le programme serait exécutable pratiquement sans nuire à l'environnement ni réduire la sécurité de la navigation et des riverains. Quelles sont les implications financières?

Le 9 août 1980, le Gouvernement a exprimé sa volonté « d'exécuter l'approfondissement de la voie d'accès mari-

toegangsweg naar de haven van Antwerpen tot een diepgang van 48 voet voor de opvaart binnen de kortst mogelijke termijn uit te voeren, rekening houdend met de technische realiseerbaarheid, de internationale context en de beschikbare middelen ».

De uitvoering van dit verdiepingsprogramma vergt verdiepingsbaggerwerken in :

1° de Westerschelde (m.i.v. de Wielingen) op Nederlands grondgebied;

2° de vaarpassen in de Noordzee (het Scheur, Geul I).

De uitvoering van de werken op Nederlands grondgebied vereist het voorafgaandelijk akkoord van Nederland.

Tijdens het bilateraal overleg te Brussel op 20 november 1979 tussen de Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat en de Belgische Ministers van Openbare Werken en van Verkeerswezen, werd beslist de (Belgisch-Nederlandse) Technische Scheldecommissie te belasten met de studie naar de gevolgen van de door België gewenste verdieping van de Westerschelde.

Op 15 juni 1984 te Middelburg legde de Technische Scheldecommissie haar eindconclusies neer in de nota « Verdieping Westerschelde - programma 48'-43' ».

De Technische Scheldecommissie stelt dat de verdieping van de Westerschelde (op Nederlands grondgebied) kan worden uitgevoerd zonder belangrijke wijziging van het regime van de Westerschelde, zonder gevoelige aantasting van haar grote ecologische waarde, zonder de veiligheid van de scheepvaart te verminderen en de risico's voor bevolking en milieu te vergroten; zij is van oordeel dat, mits inachtneming van een aantal aanbevolen maatregelen, de uitvoering van het verdiepingsprogramma aanvaardbaar is. Voorts heeft de Technische Scheldecommissie vastgesteld dat de verdieping van de vaargeul in het mondingsgebied (Scheur en Wielingen) geen wezenlijke invloed op de getijbeweging, de kustverdediging en het milieu heeft.

Er zijn geen technische bezwaren tegen de uitvoering van het verdiepingsprogramma.

De Belgische Regering heeft daarop aan Nederland voorgesteld onverwijld besprekingen aan te knopen omtrent het opstellen van een overeenkomst, die de verdieping van de Westerschelde op Nederlands grondgebied regelt. Nederland heeft op deze vraag voorlopig terughoudend gereageerd. Tijdens het ministerieel bilateraal overleg van 18 juli 1984 tussen de Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat en de Belgische Ministers van Verkeerswezen en Openbare Werken, heeft Nederland gesteld dat de aanvang en het verloop van de onderhandelingen met Nederland over de verdieping van de Westerschelde wat Nederland betreft, gelijk kunnen oplopen met de bespreking tussen België en Frankrijk over het debiet van de Maas.

Vermits op 28 januari 1985 een eerste gesprek plaatsgehad heeft tussen Frankrijk en België over de problemen van de

time au port d'Anvers jusqu'à un tirant d'eau de 48 pieds pour la remontée dans les plus brefs délais, compte tenu de la possibilité technique d'exécution, du contexte international et des moyens disponibles ».

L'exécution de ce programme d'approfondissement requiert des travaux de dragage d'approfondissement dans :

1° l'Escaut occidental (y compris les « Wielingen ») en territoire néerlandais;

2° les passes navigables en mer du Nord (le « Scheur », Chenal I).

L'exécution des travaux en territoire néerlandais requiert l'accord préalable des Pays-Bas.

Au cours de la concertation bilatérale de Bruxelles le 20 novembre 1979 entre le ministre néerlandais du « Verkeer en Waterstaat » et les ministres belges des Travaux publics et des Communications, il a été décidé de charger la Commission technique de l'Escaut (belgo-néerlandaise) de l'étude des conséquences de l'approfondissement de l'Escaut occidental, souhaité par la Belgique.

Le 15 juin 1984, à Middelburg, la Commission technique de l'Escaut déposa ses conclusions dans sa note « Approfondissement Escaut occidental - programme 48'-43' ».

La Commission technique de l'Escaut déclare que l'approfondissement de l'Escaut occidental (en territoire néerlandais) peut s'effectuer sans modification importante du régime de l'Escaut occidental, sans nuire sensiblement à sa grande valeur écologique, sans restreindre la sécurité de la navigation et sans augmenter les risques pour la population et l'environnement; elle est d'avis que, si l'on tient compte d'un certain nombre de mesures recommandées, l'exécution du programme d'approfondissement se justifie. De plus, la Commission technique de l'Escaut a constaté que l'approfondissement du chenal dans la région de l'estuaire (*Scheur* et *Wielingen*) n'a pas d'influence importante sur le mouvement de la marée, la défense de la côte et l'environnement.

Il n'y a aucune objection technique à l'exécution du programme d'approfondissement.

Le Gouvernement belge a proposé aux Pays-Bas d'entamer sans retard des pourparlers relatifs à l'élaboration d'une convention réglant l'approfondissement de l'Escaut occidental en territoire néerlandais. Les Pays-Bas se sont provisoirement montrés réservés quant à cette question. Au cours de la concertation ministérielle bilatérale du 18 juillet 1984 entre le ministre néerlandais du *Verkeer en Waterstaat* et les ministres belges des Communications et des Travaux publics, les Pays-Bas ont déclaré que le début et le déroulement des négociations avec les Pays-Bas sur l'approfondissement de l'Escaut occidental peuvent, en ce qui les concerne, aller de pair avec les pourparlers entre la Belgique et la France relatifs au débit de la Meuse.

Etant donné que le 28 janvier dernier, les premières conversations ont eu lieu entre la France et la Belgique con-

Maas, zal België nu bij Nederland aandringen om onverwijld besprekingen aan te vangen over het opstellen van een overeenkomst omtrent de verdieping van de Westerschelde op Nederlands grondgebied.

Ondertussen is België, sinds 1980, wel gestart met de uitvoering van het verdiepingsprogramma in de vaarpassen in de Noordzee. Aldus werd het Scheur-Oost reeds verdiept, tot op de grootst mogelijke diepte, die, gelet op de bestaande drempeldieptes in de Westerschelde en de Wielingen op Nederlands grondgebied, economisch bruikbaar is voor de scheepvaart. Deze verdiepingsbaggerwerken werden voltooid midden 1984.

De verdiepingswerken in het Scheur-West worden nu nog verder gezet. Het verdiepingsprogramma voor de haven van Antwerpen valt in het Scheur-West grotendeels samen met het vereiste verdiepingsprogramma, om vanaf 1987 gastankers in veilige omstandigheden naar de haven van Zeebrugge te brengen. Het vrijkomende zand uit het Scheur-West wordt nu geborgen op het westelijk havenareaal van de voorhaven te Zeebrugge.

De kostprijs van het nog uit te voeren gedeelte van het verdiepingsprogramma werd midden 1984 geraamd op 5 485 miljoen frank (baggerwerken, opruimen van wrakken, oeverbescherming enz. inbegrepen). Deze werken kunnen een aanvang nemen nadat Nederland daartoe zijn akkoord heeft gegeven. De totale uitvoeringsperiode van het verdiepingsprogramma bedraagt drie jaar.

Berendrechtsluis

Wanneer wordt de Berendrechtsluis in dienst genomen ?

De Minister deelt nog mee dat volgens de huidige vooruitzichten de Berendrechtsluis midden 1987 in dienst zal kunnen gesteld worden.

Haven van Gent

In zijn uiteenzetting over de waterwegen rept de Minister met geen woord over de Gentse haven.

Een commissaris verzoekt om nadere toelichting over de nieuwe sluis te Terneuzen, over het plan-Anselin en over het investeringsplan voor het lopende jaar en voor de volgende jaren.

De Minister antwoordt dat de technische aspecten verbonden aan de bouw van een nieuwe zeesluis momenteel worden bestudeerd door de Technische Scheldec commissie. De verdieping van het kanaal Gent-Terneuzen op Nederlands grondgebied wordt momenteel nog niet bestudeerd.

In 1985 zal het departement van Openbare Werken subsidies verlenen aan de stad Gent, opdat zij de renovatie van het oude havengedeelte onverminderd zou kunnen uitvoeren. Tevens zal het lopende programma voortgezet worden om de oevers van het kanaal Gent-Terneuzen geschikt te maken voor havenoverslag.

cernant les problèmes de la Meuse, la Belgique va maintenant insister auprès des Pays-Bas pour engager au plus vite des pourparlers relatifs à l'élaboration d'une convention réglant l'approfondissement de l'Escaut occidental en territoire néerlandais.

Entre-temps, depuis 1980, la Belgique a effectivement entamé l'exécution d'un programme d'approfondissement dans les passes navigables en mer du Nord. C'est ainsi que le « Scheur » oriental a déjà été approfondi jusqu'à la plus grande profondeur qui, vu les profondeurs de seuil existant dans l'Escaut occidental et les « Wielingen » en territoire néerlandais, soit utilisable économiquement pour la navigation. Ces travaux de dragage d'approfondissement ont été achevés au milieu de 1984.

Les travaux de dragage d'approfondissement dans le « Scheur » occidental sont encore poursuivis à l'heure actuelle. Le programme d'approfondissement pour le port d'Anvers coïncide, dans le « Scheur » occidental, en grande partie avec le programme d'approfondissement requis pour acheminer, dès 1987, les méthaniers vers le port de Zeebrugge en toute sécurité. Le sable libéré du « Scheur » occidental est stocké pour l'instant sur l'aire portuaire de l'avant-port de Zeebrugge.

Le prix de revient de la partie restant à exécuter du programme d'approfondissement, a été estimé à la mi-84 à 5 485 millions de francs (travaux de dragage, enlèvement d'épaves, protection des berges, etc., y compris). Ces travaux peuvent commencer dès que les Pays-Bas auront donné leur accord. La durée totale d'exécution du programme d'approfondissement est de trois ans.

Ecluse de Berendrecht

Quand l'écluse de Berendrecht sera-t-elle mise en service ?

Le Ministre répond que, selon les prévisions actuelles, l'écluse de Berendrecht sera mise en service au milieu de 1987.

Port de Gand

Dans son exposé sur les Voies hydrauliques, le Ministre ne dit mot du port de Gand.

Un membre aimerait obtenir des précisions concernant la nouvelle écluse de Terneuzen, le plan Anselin et le plan d'investissement pour l'année en cours et les années suivantes.

Le Ministre répond que les aspects techniques liés à la construction d'une nouvelle écluse maritime sont actuellement à l'étude à la Commission technique de l'Escaut. L'approfondissement du canal Gand-Terneuzen en territoire néerlandais n'est pas encore à l'étude pour le moment.

En 1985, le département des Travaux publics accordera des subsides à la ville de Gand afin qu'elle puisse poursuivre la rénovation de la partie ancienne du port. En même temps, le programme en cours sera poursuivi afin de rendre les berges du canal Gand-Terneuzen aptes au transbordement portuaire.

Voor de komende jaren zal deze politiek verder gezet worden. Bijzondere aandacht zal daarbij gaan naar de wens van de stad Gent om op de linkeroever van het kanaal nieuwe dokken aan te leggen. Vooraleer evenwel hieromtrent een beslissing kan genomen worden, moet het project technisch en economisch voldoende bestudeerd worden.

Nieuwe sluis

Hoever staan de onderhandelingen met Nederland voor het gebruik van de bestaande sluis voor het toelaten van schepen met grotere afmetingen en voor autoschepen? Hoe staat het met de bouw van een nieuwe sluis en verdieping kanaal volgens het plan-Anselin?

De onderhandelingen met Nederland over het toelaten van schepen met lengtes tussen 245 en 256 m op het kanaal Gent-Terneuzen en voor de veilige vaart van autoschepen, hebben uiteindelijk geresulteerd in een protocol, dat op 5 februari 1985 te Den Haag door beide landen ondertekend werd. Door dit protocol verbinden beide landen zich tot het uitvoeren van een aantal infrastructuurwerken op Nederlands grondgebied, die deze veilige vaart moeten mogelijk maken. Deze werken zullen in beginsel voltooid zijn vóór 1 januari 1988.

Ter uitvoering van dit protocol werd reeds een eerste fase van de werken in aanbesteding gelegd, nl. het doorvaarbaar maken van de zijoverspanningen van de bruggen te Sluiskil en Sas-van-Gent.

Tijdens het bilateraal overleg van 18 juli 1984 tussen de Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat en de Belgische Ministers van Verkeerswezen en Openbare Werken, werd besloten de Technische Scheldecommissie te belasten met het onderzoek van de technische aspecten verbonden aan de bouw van een nieuwe zeesluis te Terneuzen. Een eerste oriënterende studie zal voltooid zijn midden 1987.

De verdieping van het kanaal Gent-Terneuzen wordt momenteel nog niet bestudeerd.

Tijdens de meest recente bijeenkomst van de Technische Scheldecommissie op 15 december 1984 heeft Nederland bevestigd dat de middensluis reeds in 1986 in normaal gebruik zal kunnen genomen worden in plaats van 1987, zoals aanvankelijk vooropgesteld werd.

Inzake de vaart van autoschepen en zgn. buitenmaatse schepen werd op 5 februari 1985 te Den Haag een protocol ondertekend tussen Nederland en België. Door dat protocol verbinden beide landen zich ertoe werken uit te voeren op Nederlands grondgebied, in beginsel vóór 1 januari 1988, die de veilige vaart van deze schepen moet mogelijk maken. Een eerste fase van deze werken, nl. het doorvaarbaar maken van de zijoverspanningen van de bruggen te Sluiskil en Sas-van-Gent, werd reeds in aanbesteding gelegd.

Renovatie oude haven

Volgens de Minister zal zijn departement in 1985 subsidies verlenen aan de stad Gent, opdat zij de renovatie van het oude havengedeelte onverminderd zou kunnen uitvoeren.

Cette politique sera poursuivie les années suivantes. Le département sera particulièrement attentif au souhait de la ville de Gand d'aménager de nouveaux docks sur la rive gauche du canal. Avant de pouvoir prendre une décision à ce sujet, le projet doit être étudié comme il convient sur le double plan technique et économique.

Nouvelle écluse

Où en sont les négociations avec les Pays-Bas en vue de l'utilisation de l'écluse existante pour le passage de bâtiments de plus grande dimension et de bateaux servant au transport d'automobiles? Qu'en est-il de la construction d'une nouvelle écluse et de l'approfondissement du canal conformément au plan Anselin?

Les négociations avec les Pays-Bas en vue de permettre l'accès de bateaux d'une longueur de 245 m et de 256 m sur le canal Gand-Terneuzen et d'assurer la sécurité de la navigation pour les bateaux transportant des automobiles, ont finalement abouti à un protocole qui a été signé le 5 février 1985 à La Haye par les deux pays. Par ce protocole, les deux pays s'engagent à exécuter en territoire néerlandais un certain nombre de travaux d'infrastructure qui doivent assurer cette sécurité de navigation. Ces travaux seront, en principe, achevés pour le 1^{er} janvier 1988.

En exécution du protocole, une première phase de travaux a déjà été mise en adjudication; elle concerne l'accessibilité des travées latérales des ponts de Sluiskil et de Sas-van-Gent.

Au cours de la concertation bilatérale du 18 juillet 1984 entre le Ministre néerlandais du « Verkeer en Waterstaat » et les Ministres belges des Communications et des Travaux publics, il a été décidé de charger la Commission technique de l'Escaut de l'examen des aspects techniques liés à la construction de la nouvelle écluse de Terneuzen. Une première étude d'orientation sera achevée au milieu de 1987.

L'approfondissement du canal Gand-Terneuzen ne fait pas encore, pour l'instant, l'objet d'une étude.

Lors de la dernière réunion de la Commission technique de l'Escaut, le 15 décembre 1984, les Pays-Bas ont confirmé que la *middensluis* pourra être mise en service normal en 1986 au lieu de 1987 comme initialement prévu.

Quant au passage des bateaux pour le transport des voitures et des bâtiments hors gabarit, un protocole a été signé à La Haye, le 5 février 1985, entre les Pays-Bas et la Belgique. Par ce protocole, les deux pays s'engagent à exécuter en territoire néerlandais, en principe avant le 1^{er} janvier 1988, des travaux qui doivent permettre à ces bâtiments de naviguer en toute sécurité. La première phase qui concerne l'accessibilité des travées latérales des ponts de Sluiskil et de Sas-van-Gent a d'ores et déjà été mise en adjudication.

Rénovation du vieux port

Selon le Ministre, en 1985, le département accordera à la ville de Gand des subsides lui permettant de réaliser comme prévu la rénovation du vieux port. En outre, le programme

Tevens zal het lopende programma voortgezet worden om de oevers van het kanaal Gent-Terneuzen geschikt te maken voor havenoverslag ».

Welke werken worden voor uitvoering met subsidies in 1985 voorzien? Gent vraagt voor volgende werken prioriteit: de bouw van een kaaimuur ter hoogte van de papierfabriek van Langerbrugge; de verlenging van de kaaimuur ter hoogte van Ghent Coal Terminal; de renovatie van de kaaimuur ter hoogte van Texaco Chemical Plant; de renovatie van de kaaimuur ter hoogte van de verbinding tussen Grootdok en Kanaaldok (Van Heyghen - Dicalite - S.M.E.G.); het bouwen van een kaaimuur zuidkant Texacodok.

Uit het antwoord van de Minister blijkt dat het departement subsidies verleent aan de stad Gent voor werken, die de stad op eigen initiatief uitvoert en waarvoor zij ook als bouwheer optreedt. De stad Gent kan autonoom haar prioritaire programma bepalen; de subsidies worden door de Minister verleend op basis van de bepalingen van het koninklijk besluit van 24 april 1970 en binnen de perken van de beschikbare middelen.

Gelet op de door Gent ingediende vragen, zal het bedrag voor subsidies voorzien op artikel 63.14 van de begroting 1985 door de stad Gent bijna uitsluitend aangewend worden voor de verdere renovatie van het Noord- en Zuiddok.

De werken, die door het lid werden geciteerd, maken deel uit van de rijksinvesteringen, die het Rijk overweegt langs het kanaal Gent-Terneuzen.

Voor deze werken ligt het initiatief bij het Rijk, en treedt het Rijk op als bouwheer.

Voor het kanaal Gent-Terneuzen is op artikel 73.04 een totaal bedrag van 200 miljoen frank voorzien voor een welomschreven fysisch programma.

De Minister is evenwel bereid om dit programma, in overleg met de stad Gent, aan te passen aan eventuele nieuwe prioriteiten.

Detail van de toegekende subsidies voor het jaar 1984 (in miljoenen franken):

Weg- en rioleringswerken aan de noordelijke oever van de Moervaart	F	10,0
Grondonderzoek van de Noordzijde van het Noorddok (1ste fase)		4,2
Renovatie van de zuidzijde van het middendok met bijhorende baggerwerken		211,6
Renovatie van het Zuiddok (3e fase) met bijhorende baggerwerken		228,6
Leveren en plaatsen van een automatisch scheepslos- en laadtoestel met continuwerking langs de rechteroever van het Schepen Sifferdok		64,2
Leveren en plaatsen van een graanbeladingstoestel langs het Rodenhuizedok		26,1
Diversen		90,1
Totaal	F	653,1

en cours d'aménagement des rives du canal Gand-Terneuzen pour les transbordements sera poursuivi.

Quels sont les travaux subsidiés dont l'exécution est prévue en 1985? Gand demande la priorité pour les travaux suivants: la construction d'un mur de quai à hauteur de la fabrique de papier de Langerbrugge; la prolongation du mur de quai à hauteur de Ghent Coal Terminal; la rénovation du mur de quai à hauteur de Texaco Chemical Plant; la rénovation du mur de quai à hauteur de la liaison entre le Grootdok et le Kanaaldok (Van Heyghen - Dicalite - S.M.E.G.); la construction d'un mur de quai au sud du Texacodok.

Il ressort de la réponse du Ministre que le Département fournit à la ville de Gand des subsides pour des travaux que celle-ci exécute de sa propre initiative et pour lesquels elle intervient en qualité de maître de l'ouvrage. La ville de Gand peut déterminer son programme prioritaire en toute autonomie; les subsides sont accordés par le Ministre sur la base des dispositions de l'arrêté royal du 24 avril 1970 et dans les limites des moyens disponibles.

Compte tenu des demandes introduites par Gand, le montant des subsides prévus à l'article 63.14 du budget de 1985 sera presque exclusivement affecté par la ville de Gand à la poursuite de la rénovation du Noorddok et du Zuiddok.

Les travaux cités par l'honorable membre font partie des investissements de l'Etat que celui-ci envisage de réaliser le long du canal Gand-Terneuzen.

Pour ces travaux, l'initiative appartient à l'Etat et c'est lui qui fait office de maître de l'ouvrage.

Pour le canal Gand-Terneuzen, un crédit total de 200 millions de francs est prévu à l'article 73.04 pour un programme physique bien déterminé.

Le Ministre est cependant disposé à adapter ce programme à de nouvelles priorités éventuelles en concertation avec la ville de Gand.

Détail des subsides accordés pour l'année 1984 (en millions de francs):

Construction de voeries et d'égouts sur la rive nord Moervaart	F	10,0
Etude géotechnique de la partie est du Noorddok (1 ^{re} phase)		4,2
Rénovation de la partie sud du Middendok et travaux de dragage		211,6
Rénovation du Zuiddok (3 ^e phase) avec travaux de dragage		228,6
Fourniture et placement d'un engin automatique de chargement et de déchargement pour navires, fonctionnant en continu, sur la rive droite du Schepen Sifferdok		64,2
Fourniture et placement d'un appareil de transbordement de grain le long du Rodenhuizedok		26,4
Divers		90,1
Total	F	653,1

Oude haven

Een lid meent een ernstige vertraging te moeten vaststellen inzake de renovatie van het oude havengedeelte van Gent. Hoe legt de Minister de vermindering uit op artikel 63.14 ? Daar was oorspronkelijk 500 miljoen voorzien.

Hetzelfde kan worden gezegd van hetgeen de Minister noemt « het lopende programma om de oevers van het kanaal Gent-Terneuzen geschikt te maken voor havenoverslag ». Aangezien hiervoor slechts 395 miljoen is voorzien, wordt de uitvoering van elk project van enige omvang onmogelijk gemaakt.

In zijn antwoord op de vraag van een commissaris betreffende de bouw van een nieuwe sluis, maakt de Minister geen gewag van een eerste interimrapport, dat zou worden opgesteld door een werkgroep, die in de nabije toekomst zal worden samengesteld. Wat bedoelt de Minister met een « eerste oriënterende studie » ?

Algemeen zou men kunnen stellen dat de ontwerp-begroting een ernstige rem betekent voor de expansie van de Gentse haven en dit door het terugschroeven van het investeringspakket, aldus een lid. Nochtans had de Minister n.a.v. het bezoek van de parlementsleden van het arrondissement Gent-Eeklo op 10 juli 1984 o.a. beloofd dat de voorziene kredieten voor de renovatiewerken rond het Grootdok zouden behouden blijven.

De Minister wijst er in de Commissie op dat in het ontwerp van begroting een bedrag van 400 miljoen frank voorzien voor de haven van Gent op het artikel 63.14 is. De budgettaire beperkingen die zijn departement in globo zijn opgelegd voor dit jaar, hebben niet toegelaten een zelfde krediet als in 1984 te voorzien. Dit belet niet dat, in functie van de uitvoering van het jaarprogramma, aanpassingen zoals ten andere in 1984, mogelijk zijn.

Voor de voortzetting van het lopende programma om de oevers van het kanaal Gent-Terneuzen geschikt te maken voor havenoverslag, verwijst de Minister naar het vroeger verstrekte antwoord.

Met een eerste oriënterende studie omtrent de technische aspecten verbonden aan de bouw van een nieuwe zeesluis te Terneuzen, wordt in de eerste plaats een studie bedoeld, die de zaak onder technisch oogpunt belicht, en dit voor wat de hoofdprincipes betreft.

Wat is de bestemming van het Kluizendok ? Zijn er hiervoor kredieten voorzien op de begroting en wat zijn de vooruitzichten inzake het toekennen van kredieten voor het Kluizendok ?

Er zijn geen kredieten voorzien op de begroting 1985 voor de bouw van Kluizendokken op de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen.

Op dit ogenblik voert het departement besprekingen met de Gentse haven instanties over de technische en economische aspecten verbonden aan de eventuele bouw van deze dokken.

Ancien port

Un membre estime que la rénovation de la partie ancienne du port de Gand a subi de graves retards. Il demande comment le Ministre explique la réduction des crédits inscrits à l'article 63.14. On y avait prévu, initialement, 500 millions de francs.

Il est permis d'en dire autant de ce que le Ministre appelle le « programme en cours en vue de rendre les rives du canal Gand-Terneuzen utilisables pour le transbordement portuaire de marchandises ». Comme seulement 395 millions de francs sont prévus à cet effet, il devient impossible de réaliser un projet de quelque envergure.

Le même membre souligne que, dans sa réponse à un commissaire qui l'a interrogé sur la construction d'une nouvelle écluse, le Ministre n'a pas parlé d'un premier rapport intérimaire d'un groupe de travail qui serait constitué dans un proche avenir. Quel sens le Ministre donne-t-il aux mots « une première étude d'orientation » ?

Un membre estime que, d'une manière générale, on peut considérer que le projet de budget freine sérieusement l'expansion du port de Gand, étant donné la réduction des investissements. Pourtant, le Ministre avait notamment promis, lors de la visite des parlementaires de l'arrondissement de Gand-Eeklo du 10 juillet 1984, que les crédits prévus pour les travaux de rénovation autour du Grootdok seraient maintenus.

Le Ministre attire l'attention de la Commission sur le fait que l'article 63.14 du projet de budget prévoit un crédit de 400 millions de francs pour le port de Gand. Il ajoute que les restrictions budgétaires imposées in globo à son département, pour cette année, n'ont pas permis de prévoir un crédit égal à celui de 1984. Il n'empêche qu'en fonction de l'exécution du programme annuel, des adaptations restent possibles, comme en 1984.

Pour ce qui est de la poursuite de la réalisation du programme visant à rendre les rives du canal Gand-Terneuzen utilisables pour les transbordements portuaires de marchandises, le Ministre renvoie à la réponse qu'il a fournie antérieurement.

Il déclare, en conclusion, que, lorsqu'il parle d'une première étude d'orientation sur les aspects techniques liés à la construction d'une nouvelle écluse maritime à Terneuzen, il vise en premier lieu une étude de l'aspect technique du problème en ce qui concerne les principes essentiels.

Quelle est la destination du Kluizendok ? Des crédits sont-ils prévus au budget et quelles sont les perspectives d'octroi de crédits pour le Kluizendok ?

Il n'y a pas de crédits prévus au budget de 1985 pour la construction du Kluizendok sur la rive gauche du canal Gand-Terneuzen.

Actuellement, le département négocie avec les installations portuaires gantoises sur les aspects technique et économique de la construction éventuelle de ce dock.

Op basis van de resultaten van deze besprekingen zal de Minister te gelegener tijd een beslissing nemen.

Haven van Zeebrugge

Kosten en rendabiliteit

De inrichting van de haven van Zeebrugge, gelijklopend met de ontwikkeling van de haven van Antwerpen op de linkeroever (Beveren), brengt uitgaven mee die in enkele jaren de honderd miljard benaderen, op een ogenblik dat de rijksbegroting een aanzienlijk deficit vertoont. Aldus de mening van een lid.

Hoe rendabel is elk van beide uitgaven ?

Hoeveel zullen de baggerwerken voor de vaargeul van Zeebrugge en eventueel voor de haven zelf per jaar kosten, berekend volgens het prijspeil van 1984 ?

Voor welke werken zijn in Zeebrugge zijn kredieten vastgelegd en hoeveel blijft er op die werken nog te ordonnanceren ?

Is het krediet voor de diepwaterkaai van de achterhaven van Zeebrugge vastgelegd, of wanneer zal het vastgelegd worden ? Er was een voorafgaande goedkeuring door de havencommissie nodig; die goedkeuring is nog niet gegeven.

Van een investering, zoals te Zeebrugge en op de Linkeroever te Beveren kan volgens de Minister slechts een rendement verwacht worden zodra een voldoende groot afgewerkt havengedeelte in gebruik genomen is. Dit is nog lang niet het geval, zodat het te vroeg is te gewagen van rendabiliteit.

De investeringen in de voorhaven te Zeebrugge zullen slechts een rendement opleveren, wanneer, althans wat het westelijk havenareaal betreft, insteedokken in gebruik genomen worden, en, wat het oostelijk havenareaal betreft, de aanvoer van vloeibaar aardgas uit Algerije begin 1987 een aanvang neemt.

Een gedeelte van de achterhaven te Zeebrugge werd eind 1983 in dienst genomen. Langs het noordelijk insteeddok hebben zich een aantal overlagbedrijven gevestigd, die nu hun terminal aan het uitbouwen zijn. De haven op de Linkeroever van de Schelde te Beveren werd weliswaar eveneens in gebruik genomen eind 1983, maar het eerste havengedeelte is nog steeds niet afgewerkt. Het eerste groot dok, nl. het Vrasenedok, een dok voor de gemengde overslag van stukgoederen en droge massagoederen, zal eerst begin 1987 in gebruik genomen kunnen worden. Aan een klein insteeddokje tussen de Kallosluis en het Vrasenedok wordt nu reeds L.P.G. overgeslagen.

Het jaarlijkse onderhoudsbaggerwerk na de voltooiing van de haven te Zeebrugge, kan als volgt geraamd worden (prijspeil 1984) :

- Pas van het Zand/Ribzand : 525 miljoen frank;
- Voorhaven te Zeebrugge : 225 miljoen frank.

Het gaat niet om benaderende ramingen.

Tot en met 1984 werd voor de haven te Zeebrugge op het daartoe voorziene artikel 73.08 een bedrag van 67 353,7

Le Ministre prendra une décision en temps opportun en fonction des résultats de ces discussions.

Port de Zeebrugge

Coût et rentabilité

L'aménagement du port de Zeebrugge, en parallèle avec le développement du port d'Anvers sur la rive gauche (Beveren) conduit à des montants qui approchent la centaine de milliards en quelques années, à un moment où le budget de l'Etat accuse des déficits importants. Telle est la conviction d'un membre.

Quelle est la rentabilité de chacune de ces deux dépenses ?

Quelle sera — en francs de 1984 — la dépense annuelle de dragage du chenal d'accès à Zeebrugge et, éventuellement, du port lui-même ?

Quels sont les travaux engagés à Zeebrugge et le montant restant à ordonnancer sur ces travaux ?

Le quai en eau profonde de l'arrière port de Zeebrugge est-il engagé ou quand le serait-il ? Il devait y avoir un accord préalable de la Commission portuaire et cet accord n'a pas été donné.

Le Ministre répond qu'on ne peut attendre un rendement d'un investissement tel qu'à Zeebrugge et sur la rive gauche à Beveren qu'au moment où une partie suffisamment grande du port est mise en service. Ce n'est pas encore le cas, de sorte qu'il est encore trop tôt pour parler de rentabilité.

Les investissements dans l'avant-port de Zeebrugge ne produiront un rendement, du moins en ce qui concerne l'aire portuaire occidentale, que lorsque les darses seront mises en service et, en ce qui concerne l'aire portuaire orientale, lorsque l'apport de gaz naturel liquide provenant d'Algérie commencera, début 1987.

Une partie de l'arrière-port de Zeebrugge a été mise en service fin 1983. Le long de la darse nord se sont installées un certain nombre d'entreprises de transbordement qui développent actuellement leur terminal. Le port sur la rive gauche de l'Escaut à Beveren a, certes, été également mis en service fin 1983, mais la première partie du port n'est toujours pas achevée. Le premier grand dock, à savoir le Vrasenedok, destiné au transbordement mixte pour marchandises diverses et marchandises sèches en vrac, ne pourra être mis en service qu'au début 1987. Il est déjà procédé au transbordement de G.N.L. sur une petite darse entre l'écluse de Kallo et le Vrasenedok.

Le travail annuel de dragage d'entretien, après l'achèvement du port de Zeebrugge, peut être estimé comme suit (niveau des prix 1984) :

- Pas van't Zand Ribzand : 525 millions de francs;
- Avant-port de Zeebrugge : 225 millions de francs.

Il s'agit ici d'estimations approximatives.

Jusque et y compris 1984, un montant de 67 353,7 millions de francs a été engagé pour le port de Zeebrugge à

miljoen frank vastgelegd. Hiervan moet nog 4 857,6 miljoen frank geordonnanceerd worden.

De Nationale Commissie voor het Havenbeleid heeft enerzijds aanbevolen de kredieten voor de bouw van deze kaaimuur niet vast te leggen in 1984, maar anderzijds wel de nodige maatregelen te treffen, opdat de kaaimuur volledig operationeel zou zijn (over een lengte van 600 m) tegen eind 1989. Hieruit kan besloten worden dat de eerste fase van de werken in 1985, nl. 300 meter kaaimuurlengte, aanbesteed en vastgelegd moeten worden. De Minister heeft de administratie gevraagd het dossier zo spoedig mogelijk ter beslissing voor te leggen.

Meerjarenplan

Met de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge werd een aanvang genomen in 1977. Tot en met eind 1984 werd hiervoor een bedrag vastgesteld van 49 378 miljoen frank.

De afwerking van de voorhaven (aanleggen van havendokken niet inbegrepen) vergt nu nog een bedrag van ca. 14 miljard belgische frank, waarvan op de begroting 1985 een bedrag van 6 250 miljoen frank beschikbaar gesteld wordt. Het resterende krediet zal beschikbaar moeten gesteld worden op de begrotingen 1986 en 1987. De Minister verwacht dat begin 1987 de voorhaven zal voltooid zijn.

Er werd nog geen programma opgesteld voor de aanleg van havendokken in de voorhaven.

Het eerste gedeelte van de achterhaven (met een noordelijk insteeddok) werd reeds eind 1983 in gebruik genomen. Er werd wel een planning uitgewerkt om tegen eind 1989 600 m kaaimuur aan te leggen in het zuidelijk insteeddok. De kostprijs van dit project (aanlegbaggerwerken inbegrepen) wordt geraamd op 1 250 miljoen frank, waarvan op de begroting 1985 reeds een bedrag van 395 miljoen frank voorzien is. Binnenkort zal de Minister een beslissing nemen over dit investeringsprogramma.

Op vraag van een commissaris wordt de evolutie gegeven van de diepten in de Pas van het Zand en het Ribzand sinds 1977 :

	Zand	Ribzand
	—	—
1977	(-11.00)	(-12.00)
1978	(-10.50)	(-11.00)
1979	(-10.70)	(-10.80)
1980	(-10.10)	(-10.50)
1981	(-10.50)	(-11.60)
1982	(-11.20)	(-11.60)
1983	(-11.40)	(-12.00)
1984	(-12.10)	(-12.40)

Op het artikel 61.01 is een overdracht naar een Bijzonder Fonds voorzien voor de financiering van een zeebasis Nato te Zeebrugge.

Over wat gaat het hier juist en waarom is dit krediet voorzien op het budget van Openbare Werken.

l'article 73.08 prévu à cet effet. Il doit encore en être ordonné 4 857,6 millions de francs.

La Commission nationale pour la politique portuaire a recommandé d'une part de ne pas engager les crédits pour la construction de ce mur de quai, mais, d'autre part, de prendre les dispositions nécessaires pour que le mur de quai soit totalement opérationnel (sur une longueur de 600 m) vers la fin 1989. On peut en conclure que la première phase des travaux (à savoir 300 mètres de longueur de mur de quai) doit être mise en adjudication et engagée en 1985. J'ai demandé à mon administration de me soumettre le dossier dès que possible aux fins de décider.

Plan pluriannuel

L'aménagement de l'avant-port de Zeebrugge a débuté en 1977. Jusqu'à fin 1984, un montant de 49 378 millions de francs a été engagé.

Le parachèvement de l'avant-port (aménagement des docks non compris) exige actuellement encore un montant d'environ 14 milliards de francs belges, dont un montant de 6 250 millions de francs a été inscrit au budget 1985. Les crédits restants devront être rendus disponibles sur les budgets 1986 et 1987. Le Ministre escompte que l'avant-port sera achevé au début 1987.

Il n'a pas encore été établi de programme pour l'aménagement de docks dans l'avant-port.

La première partie de l'arrière-port (avec une darse nord) a déjà été mise en service fin 1983. On a déjà élaboré un planning pour aménager 600 m de murs de quai pour la fin 1989 dans la darse sud. Le prix de revient de ce projet (travaux de dragage d'aménagement inclus) est estimé à 1 250 millions de francs, dont un montant de 395 millions de francs est déjà prévu au budget de 1985. Sous peu le Ministre prendra une décision quant à ce programme d'investissement.

A la demande d'un membre, le Ministre communique l'évaluation des profondeurs dans la passe du Zand et du Ribzand depuis 1977 :

	Zand	Ribzand
	—	—
1977	(-11.00)	(-12.00)
1978	(-10.50)	(-11.00)
1979	(-10.70)	(-10.80)
1980	(-10.10)	(-10.50)
1981	(-10.50)	(-11.60)
1982	(-11.20)	(-11.60)
1983	(-11.40)	(-12.00)
1984	(-12.10)	(-12.40)

A l'article 61.01 est prévu un transfert au Fonds spécial pour le financement d'une base navale Otan à Zeebrugge.

De quoi s'agit-il exactement et pourquoi ce crédit relève-t-il du budget des Travaux publics ?

Op 14 oktober 1982 besliste het M.C.E.S.C., op voorstel van de Minister van Landsverdediging en de Minister van Openbare Werken, om de faze II van de aanleg van de Navo-marinebasis te Zeebrugge uit te voeren.

Daartoe werd op de begroting van mijn departement, ten laste van de selectieve schijf 1982, een bedrag van 350 miljoen frank aan vastleggingskredieten voorzien.

Het departement van Openbare Werken werd de leiding der werken toevertrouwd, uiteraard in samenwerking met Landsverdediging, gelet op de betrokkenheid van mijn departement sinds 1979 bij de studie van het project en de ervaring inzake soortgelijke werken. Het betreft hier de bouw van een dok, de aanleg van kaden en een scheepslift.

Voor dit werk is 60 pct. van de uitgave ten laste van de Belgische Staat en 40 pct. wordt betaald door de Navo. Ten einde een klare en duidelijke rekening te kunnen hebben aan Belgische zijde werd op de titel IV, artikel 60.03A, het « Speciaal Fonds bestemd voor de financiering van de aanleg van een Navo-marinebasis te Zeebrugge », in het leven geroepen.

De vastlegging is hierop gebeurd.

Om de betalingen te kunnen realiseren dient het fonds gespijsd door het artikel 61.01 van de Titel II van de begroting. Voor 1985 is een bedrag van 134,0 miljoen frank voorzien, dat overeenstemt met de voor 1985 geraamde uit te voeren betalingen.

Article 63.14

Hoe wordt op het artikel 63.14 het krediet van 150 miljoen ten gunste van de haven van Zeebrugge verantwoord ?

Het bedrag van 150 miljoen frank is bestemd voor het verlenen van subsidies aan de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen (M.B.Z.), die de haven van Zeebrugge op dit ogenblik exploiteert. Deze subsidies kunnen verleend worden aan deze maatschappij op basis van de bepalingen van het koninklijk besluit van 24 april 1970.

Naargelang het infrastructuur of suprastructuur betreft, bedraagt de subsidie 100 pct. of 60 pct.

Als projecten, die in aanmerking kunnen komen voor een dergelijke subsidieverlening, voorziet de M.B.Z. voor 1985 de aankoop van een mobiele kraan, het aanleggen van kraansporen, en het verharderen van een kaaiplateau.

Verbinding met binnenvaart

Hoe ziet de Minister de verbinding te water van de haven van Zeebrugge met haar hinterland ?

Zijn er plannen om een verbinding te maken rond Brugge met het Boudewijnkanaal en het kanaal Brugge-Gent ?

Le 14 octobre 1982, le C.M.C.E.S. a décidé, sur la proposition du Ministre de la Défense nationale et du Ministre des Travaux publics, de réaliser la deuxième phase de la base navale de l'Otan à Zeebrugge.

A cet effet a été prévu au budget de mon département, à charge de la tranche sélective 1982, un montant de 350 millions de crédits d'engagement.

La conduite des travaux a été confiée au département des Travaux publics, ceci bien sûr en collaboration avec la Défense nationale, parce que mon département a été associé depuis 1979 à l'étude de ce projet et en raison de son expérience dans l'exécution de tels travaux. Il s'agit de la construction d'un dock, de l'aménagement de murs de quai et de l'installation d'un ascenseur pour bateaux.

Les dépenses relatives à ces travaux sont pour 60 p.c. à charge de l'Etat belge et 40 p.c. sont payés par l'Otan. Afin de disposer d'un compte clair et précis de la part belge, on a créé au titre IV, article 60.03.A, le « Fonds spécial pour le financement des travaux de construction d'une base navale Otan à Zeebrugge ».

Les engagements y ont été faits.

Afin de pouvoir réaliser les paiements, le fonds doit être alimenté par l'article 61.01 du Titre II du budget. Pour 1985, un montant de 134,0 millions de francs est prévu, ce qui correspond au montant des paiements à effectuer en 1985.

Article 63.14

Comment le crédit de 150 millions de l'article 63.14, en faveur du port de Zeebrugge, est-il justifié ?

Le montant de 150 millions de francs est destiné à l'octroi de subsides à la *Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen* (M.B.Z.) qui exploite en ce moment le port de Zeebrugge. Ces subsides peuvent être accordés à ladite société sur la base des dispositions de l'arrêté royal du 24 avril 1970.

Selon qu'il s'agit d'infrastructures ou de superstructures, le subside s'élève à 100 pct. ou à 60 pct.

Comme projets susceptibles d'être pris en considération pour un octroi de subsides de ce genre, la M.B.Z. prévoit en 1985 l'achat d'une grue mobile, l'aménagement de rails de grue et le revêtement d'un plateau de quai.

Liaison au réseau navigable intérieur

Comment le Ministre voit-il le rattachement du port de Zeebrugge à son hinterland ?

Existe-t-il des plans pour une liaison contournant Bruges et rejoignant le canal Baudouin et le canal Bruges-Gand ?

De huidige verbinding te water tussen Zeebrugge en zijn hinterland wordt verzekerd door het kanaal Gent-Brugge. Het betreft hier een zeer oude vaarweg, die in de loop van zijn geschiedenis reeds meermaals aangepast werd. Thans loopt een moderniseringsprogramma dat o.m. tot doel heeft om het transitverkeer naar en van Zeebrugge op 1 000 ton mogelijk te maken. Het huidige kanaal kan immers, mits doorvoeren van deze aanpassing, aan de behoeften op korte termijn inzake transit voldoen. Gelet evenwel op de uitbouw van de haven van Zeebrugge, is het logisch te veronderstellen dat het doorgaand scheepvaartverkeer op het kanaal in de toekomst zal toenemen. Daarbij zal, zoals dat over het ganse vaarwegennet wordt vastgesteld, de behoefte naar het inzetten van grotere scheepstypen, ook hier zich laten gevoelen. Wegens de problemen die verbonden zijn aan een verruiming van het kanaal in de traverse van Brugge, is de vaarweg op groot gabariet enkel te realiseren via een verbreding van het afleidingskanaal van de Leie. Dit principe is ook door mijn achtbare voorgangers steeds als beleidslijn aangehouden en trouwens in het gewestplan vastgelegd. Een definitieve beslissing inzake het concretiseren van deze gedachte is evenwel nog niet genomen.

Wat betreft het tweede gedeelte van de vraag kan worden gesteld dat geen plannen bestaan voor het realiseren van een nieuwe verbinding tussen het Boudewijnkanaal en het kanaal Gent-Brugge.

In de Commissie werd er ook aan herinnerd dat het beleid van de Minister ertoe strekt de aangevatte werken zo snel mogelijk te voltooien en derhalve productief te maken. Dit principe dient ook voor de Zeebrugse haven te worden toegepast, vooral om twee dringende redenen.

De aardgasterminal moet in 1986 derwijze zijn afgewerkt dat het Algerijnse gas via onze methaantanker kan worden ontvangen. Dit kan voorkomen dat vele miljarden boetes aan Algerie en huurgelden aan Frankrijk zouden moeten worden betaald.

In juni van dit jaar zou de zeesluis voor schepen van 125 000 ton officieel ingehuldigd worden en gebruiksklaar zijn. De schepen die gebruik zullen maken van deze sluis komen in de achterhaven waar dringend een diepwaterkaai van 600 m nodig is om aan de aanvragen voor diverse industriële inplantingen te kunnen voldoen.

Tenslotte merkt het lid op dat, in een nationale havenpolitiek, elke haven een specifieke rol kan spelen en geen trafieken moet afleiden. Integendeel, elke onverantwoorde belemmering voor de nationale ontplooiing van Zeebrugge kan alleen buitenlandse havens zoals Rotterdam, Duinkerke e.a. ten goede komen.

7. Binnenvaart

Waterwegen in Wallonië

Een lid merkt op dat de waterwegen in Wallonië door de begroting stiefmoederlijk behandeld zijn (25 pct. van het totaal). Hoe denkt de Minister een zeker evenwicht te herstellen? Bij het wegenprogramma is de toestand omgekeerd, maar daar is het verschil minder uitgesproken.

L'actuelle liaison par eau entre Zeebrugge et son hinterland est assurée par le canal Gand-Bruges. Il s'agit d'une voie très ancienne qui a déjà été adaptée à plusieurs reprises au cours de son histoire. Actuellement, un programme de modernisation est en cours, qui a notamment pour but de porter à 1 000 tonnes le trafic de transit en provenance et en direction de Zeebrugge. En effet, le canal actuel pourra, moyennant cette adaptation, répondre aux besoins de transit à court terme. Cependant, compte tenu du développement du port de Zeebrugge, il est logique de supposer qu'à l'avenir le trafic maritime de transit s'accroîtra sur le canal et, comme cela se constate sur l'ensemble du réseau des voies navigables, le besoin de recourir à des types de bâtiments plus grands ne manquera pas de se faire sentir ici également. En raison des problèmes inhérents à un élargissement du canal dans la traversée de Bruges, la mise de la voie d'eau au grand gabarit ne peut se réaliser que par l'élargissement du canal de dérivation de la Lys. Ce principe est également celui qui a toujours été retenu par mes prédécesseurs et, d'ailleurs, inscrit dans le plan de secteur. Une décision définitive quant à la concrétisation de cette idée n'a cependant pas encore été prise.

En ce qui concerne la seconde partie de la question, on peut affirmer qu'il n'existe aucun plan pour la réalisation d'une nouvelle liaison entre le canal Baudouin et le canal Gand-Bruges.

Il est aussi rappelé, au sein de la Commission, que la politique du Ministre vise à faire achever et à rendre productifs au plus tôt les travaux entamés. Ce principe doit également être appliqué au port de Zeebrugge, et ce pour deux raisons impératives.

L'état d'avancement des travaux du terminal gazier doit être tel, en 1986, que l'on puisse y recevoir le gaz algérien, qui y sera amené par notre méthanier. Nous éviterons ainsi de devoir payer plusieurs milliards sous forme d'amendes à l'Algérie et de loyers à la France.

Il est prévu qu'en juin de cette année l'écluse maritime pour navires de 125 000 tonnes sera officiellement inaugurée et prête à l'usage. Les bateaux qui l'utiliseront arriveront dans l'arrière-port où la construction d'un quai en eau profonde de 600 m devient urgente, pour que l'on puisse satisfaire aux demandes de divers établissements industriels.

L'intervenant fait, enfin, observer que, dans le cadre d'une politique portuaire nationale, chaque port peut jouer un rôle spécifique, sans pour autant détourner certains trafics. Au contraire, tout ce qui générerait inconsidérément le développement national de Zeebrugge ne profiterait qu'aux ports étrangers, comme Rotterdam, Dunkerque, etc.

7. Navigation fluviale

Voies hydrauliques en Wallonie

Un commissaire fait observer que les voies hydrauliques en Wallonie sont les parents pauvres du budget (25 p.c. du total). Comment le Ministre va-t-il rétablir un certain équilibre? La distorsion inverse dans le programme routier est nettement moins sensible.

Het antwoord dat de Minister geeft nopens de gedebudgetteerde sector is volgens hem niet merkbaar voor de waterwegen in Wallonië.

Er zij nochtans opgemerkt, dat de moderniseringswerken aan de waterwegen in Wallonië momenteel in uitvoering zijn en dat tijdens de jongste jaren een grote inspanning werd gedaan om het zuiden van het land uit te rusten met de nodige infrastructuur om de waterwegen er rendabel te maken.

Het kanaal Nimy-Blaton

Aan het kanaal met groot profiel tussen Havré en Blaton zijn er aan beide kanten knelpunten : aan de ene kant het Centrumkanaal en aan de andere kant de doortocht van Doornik en de Bovenschelde. Wanneer zullen die knelpunten op groot profiel worden gebracht ?

Het kanaal Nimy-Blaton werd gebouwd voor schepen van 600 ton en moet dus gemoderniseerd worden om het mogelijk te maken dat twee schepen van 1 350 ton elkaar gemakkelijk kruisen.

Het bedrag voor die moderniseringswerken wordt geraamd op 1 miljard, te verdelen in twee schijven van 500 miljoen over de begrotingen 1987 en 1988.

De scheepvaart voor schepen van 1 350 ton is op de Bovenschelde mogelijk geworden sinds de ingebruikneming op 29 juni 1983 van een wisselregeling van 2 150 meter bij de doortocht van Doornik. Deze wisselregeling geeft op het ogenblik voldoening.

De Bovenmaas

Hoe verloopt de profilering van de Bovenmaas tussen Namen en Givet en wat wordt het profiel ?

Het moderniseringsprogramma voor de stuwdammen op Bovenmaas tussen Namen en Hastière werd begin 1983 aangevat.

Thans zijn de civieltechnische werken voor de stuwdammen van La Plante, Tailfer, Rivière, Hun en Houx toegewezen en in uitvoering.

De elektromechanische uitrustingswerken van La Plante en Tailfer zijn in uitvoering.

In de loop van 1985 zullen de civieltechnische werken voor de stuwdammen van Dinant en Anseremme en de elektromechanische uitrustingswerken van de stuwdammen van Rivière, Hun en Houx toegewezen worden.

De werken zijn zodanig geprogrammeerd dat de moderniseringswerken van twee stuwdammen per jaar kunnen worden toegewezen.

In de loop van 1986 zullen de moderniseringswerken van de twee laatste stuwdammen van de Bovenmaas, d.w.z. Waulsort en Hastière, worden toegewezen.

Er zij op gewezen dat het profiel van de Bovenmaas 1 350 ton bedraagt.

La réponse du Ministre concernant le secteur débudgétisé n'est pas valable selon lui, pour le secteur des voies hydrauliques en Wallonie.

Il convient de faire observer que les travaux de modernisation des voies hydrauliques wallonnes sont actuellement en cours, et qu'un effort sérieux a été fait ces dernières années pour doter le sud du pays de l'infrastructure nécessaire pour rentabiliser ses voies d'eau.

Canal Nimy-Blaton

Le canal à grande section entre Havré et Blaton est fermé à ses deux bouts par des bouchons : d'une part, le canal du Centre, d'autre part, la traversée de Tournai et le haut Escaut. Quand ces bouchons seront-ils mis au grand gabarit ?

Le canal de Nimy-Blaton a été construit au gabarit de 600 tonnes et doit donc subir une modernisation pour permettre le croisement aisé de deux bateaux de 1 350 tonnes.

Le montant des travaux de cette modernisation est estimé à 1 milliard à répartir en deux tranches de 500 millions sur les budgets de 1987 et 1988.

La navigation des bateaux de 1 350 tonnes est possible sur le haut Escaut depuis la mise en service le 29 juin 1983 d'un alternat de 2 150 mètres dans la traversée de Tournai. Cet alternat donne actuellement satisfaction.

La haute Meuse

Quel est le déroulement de la mise à gabarit — et à quel gabarit — de la haute Meuse entre Namur et Givet ?

Le programme de modernisation des barrages de la haute Meuse entre Namur et Hastière a débuté dans le courant de l'année 1983.

A ce jour les travaux de génie civil des barrages de la Plante, Tailfer, Rivière, Hun et Houx sont adjugés et en cours de réalisation.

Les travaux d'équipement électromécanique de la Plante et Tailfer sont en cours de réalisation.

Dans le courant de 1985, les travaux de génie civil des barrages de Dinant et Anseremme et les travaux d'équipement électro-mécanique des barrages de Rivière, Hun et Houx seront adjugés.

Les travaux sont programmés de manière à adjuger annuellement les travaux de modernisation de deux barrages.

Dans le courant de 1986 les travaux de modernisation des deux derniers barrages de la haute Meuse à savoir Waulsort et Hastière seront adjugés.

Pour mémoire le gabarit de la haute Meuse est de 1 350 tonnes.

Centrumkanaal

Welke aanbestedingen moeten nog worden gehouden en wanneer, opdat het Centrumkanaal bevaarbaar zou zijn voor schepen van 1 200 ton ?

De werkzaamheden om dat kanaal bevaarbaar te maken voor schepen van 1 350 ton (en niet 1 200 ton) zijn aan de gang.

Volgens de planning zal het gemoderniseerde kanaal worden opengesteld tegen eind 1988.

De volgende aanbestedingen dienen nog plaats te hebben :

Het raamcontract voor het corrigeren van het hoogteverschil Strépy-Thieu :

In 1985 : deelcontracten te sluiten voor een bedrag van 2,3 miljard;

In 1986 : deelcontracten te sluiten voor een bedrag van 1,825 miljard;

In 1987 : deelcontracten te sluiten voor een bedrag van 1,630 miljard.

— Doortocht te Strépy : raming : 250 miljoen;

— Doortocht te Thieu : raming : 648 miljoen;

— Wachtdeur : raming : 55 miljoen.

Kanaal Gent-Brugge

Welk is de timing tot volledige afwerking voor schepen van 2 000 ton ?

Sinds het begin van de jaren 60 wordt door het departement van Openbare Werken gewerkt aan de modernisering van het kanaal Gent-Brugge.

Het eerste gedeelte van dit project, namelijk de verruiming van het vak Ringvaart om Gent-Schipdonk is voltooid.

Voor het tweede gedeelte, nl. het vak Schipdonk-Brugge, werden reeds belangrijke werken uitgevoerd.

Zo werden zes bruggen afgebroken en vervangen door nieuwe kunstwerken (te Hansbeke, Aalter, Knesselare, Sint-Joris-ten-Distel, Beernem en Bellem) en werden oeververdedigingswerken uitgevoerd te Aalter, Beernem, Moerbrugge, Bellem en Brugge.

De voltooiing van het aan gang zijnde programma vereist nog de bouw van twee bruggen (te Steenbrugge en Moerbrugge) en de uitvoering van de resterende profielverruimingswerken. Deze werken worden zodanig gepland dat zij een maximaal onmiddellijk rendement geven. De huidige vaarweg Gent-Brugge is immers wat het scheepsgabariet betreft nog zeer heterogeen.

De ringvaart om Gent en het aansluitende vak van het kanaal Gent-Brugge tot Schipdonk is bevaarbaar voor schepen tot 2 000 ton, het gedeelte Schipdonk- provinciegrens tussen Oost- en West-Vlaanderen voor schepen tot 1 000 ton, maar met beperking van de diepgang tot 2,10 m; het

Canal du Centre

Quelles sont les adjudications encore nécessaires et leur date pour l'achèvement de la mise au gabarit de 1 200 tonnes du canal du Centre ?

Les travaux de mise au gabarit de 1 350 tonnes (et non 1 200 tonnes) du canal du Centre sont en cours de réalisation.

La date de mise en service du canal modernisé est programmée pour la fin de l'année 1988.

Les adjudications encore nécessaires sont :

— Le contrat -cadre pour le rachat de la chute de Strépy-Thieu :

En 1985 : contrats partiels à conclure pour un montant de 2,3 milliards;

En 1986 : contrats partiels à conclure pour un montant de 1,825 milliard;

En 1987 : contrats partiels à conclure pour un montant de 1,630 milliard.

— Traversée de Strépy : estimation : 250 millions;

— Traversée de Thieu : estimation : 648 millions;

— Porte de garde : estimation : 55 millions.

Canal Gand-Bruges

Un membre demande quel est le calendrier d'achèvement total pour les bateaux de 2 000 tonnes.

Le Ministre répond que son département a exécuté des travaux de modernisation du canal Gand-Bruges depuis le début des années 60.

La première partie de ce projet, à savoir le tronçon « Ringvaart om Gent-Schipdonk » est achevé.

Pour la seconde partie, à savoir le tronçon Schipdonk-Bruges, des travaux importants ont déjà été exécutés.

C'est ainsi que six ponts ont été démolis et remplacés par de nouveaux ouvrages d'art (à Hansbeke, Aalter, Knesselare, Sint-Joris-ten-Distel, Beernem et Bellem) et que des travaux de protection des berges ont été exécutés à Aalter, Beernem, Moerbrugge, Bellem et Bruges.

L'achèvement du programme en cours requiert encore la construction de deux ponts (à Steenbrugge et Moerbrugge) et l'exécution des derniers travaux d'élargissement du profil. Ces travaux sont programmés de telle manière que leur rendement soit immédiat et maximal. En effet, le canal Gand-Bruges actuel est encore très hétérogène pour ce qui est de son calibrage.

Le canal circulaire de Gand et le tronçon de raccordement du canal Gand-Bruges est navigable, jusqu'à Schipdonk, pour des bateaux d'un tonnage pouvant atteindre 2 000 tonnes; la partie Schipdonk — limite entre les provinces de Flandre orientale et occidentale, pour des bateaux pouvant atteindre

gedeelte tussen de voormelde provinciegrens en Brugge voor schepen tot 600 ton, diepgang 2,30 m.

De modernisering van het kanaal Gent-Brugge beoogt dan ook in eerste instantie de ongehinderde vaart van 1 000-tonschepen.

Het beleid van het departement van Openbare Werken is erop gericht om also het kanaal geleidelijk te verbeteren, rekening houdende met de beschikbare budgettaire middelen en mits spreiding van de uitgaven over een ruime periode.

Zulks betekent evenwel dat een preciese voltooiingsdatum nog niet kan vooropgesteld worden.

Bij voorrang moeten de obstakels te Moerbrugge, Beernem en Sint-Joris-ten-Distel weggewerkt worden en de brug te Moerbrugge herbouwd. Eens deze werken aangevat, kan de modernisering van het vak Schipdonk-Aalter worden ingezet.

De uitvoering van de resterende werken wordt geraamd op 1 600 miljoen frank.

Kanaal Gent-Terneuzen — Veer

Door de tussenkomst van de Minister van Openbare Werken kon eind 1984 voorkomen worden dat de nachtdiensten niet werden onderbroken.

Ten einde problemen aldaar te voorkomen, wat reeds herhaaldelijk in het verleden om verschillende redenen het geval was, wenst een lid inlichtingen over het personeelskader van de veerdiensten te Langerbrugge en Terdonk.

Er stellen zich bovendien enkele vragen :

Is dit personeelskader volledig volzet ? Indien dit niet het geval is, welke maatregelen werden er genomen om personeel aan te werven ?

Worden er nog overuren gepresteerd en zo ja, hoeveel in 1984 ? Hoe zal men die inlopen ?

Is er voldoende personeel beschikbaar tijdens de vakantieperiode om normale diensten te verzekeren ?

Over hoeveel veerboten beschikt men aldaar ?

Hierop wordt geantwoord wat volgt :

1. De personeelsformatie van de veerdiensten omvat volgende betrekkingen :

- wachter der waterwegen : 2;
- speciaal chef mecanicien : 2;
- eerste vakman ploegbaas : 17;
- eerste vakman A : 14;
- agent der waterwegen of eerste agent der waterwegen : 17.

1 000 tonnes, mais ayant un tirant d'eau limité à 2 m 10; la partie entre la limite précitée et Bruges, pour des bateaux pouvant atteindre 600 tonnes et ayant un tirant d'eau de 2,30 m.

La modernisation du canal Gand-Bruges est dès lors destinée, en premier lieu, à y permettre la navigation sans encombre de bateaux de 1 000 tonnes.

La politique du département des Travaux publics vise à améliorer ainsi progressivement le canal, compte tenu des moyens budgétaires disponibles et moyennant l'étalement des dépenses sur une longue période.

Cela signifie toutefois qu'il n'est pas encore possible de fixer une date précise d'achèvement.

Il faut, en priorité, éliminer les obstacles existant à Moerbrugge, Beernem et Sint-Joris-ten-Distel, et reconstruire le pont de Moerbrugge. Une fois que ces travaux auront été entamés, il sera possible de commencer la modernisation du tronçon Schipdonk-Aalter.

Le coût de l'exécution des travaux restants est estimé à 1 600 millions de francs.

Canal Gand-Terneuzen — Passage d'eau

Grâce à l'intervention du Ministre des Travaux publics, on a pu éviter, à la fin 1984, que les services de nuit ne soient interrompus.

Pour que de telles situations, qui survinrent plusieurs fois dans le passé, et ce pour diverses raisons, puissent être évitées, un membre demande des informations sur le cadre du personnel des services de passage à Langerbrugge et Terdonk.

Il se pose, en outre, les questions suivantes :

Ce cadre est-il complet ? Dans la négative, quelles mesures a-t-on prises pour recruter du personnel ?

Effectue-t-on encore des heures supplémentaires; dans l'affirmative, combien y en a-t-il en 1984 ? Comment les rattrapera-t-on ?

Y a-t-il suffisamment d'agents disponibles pendant la période des vacances pour assurer les services normaux ?

De combien de bacs de passage dispose-t-on à cet endroit ?

Le Ministre répond que le cadre du personnel des services de passage comprend les emplois suivants :

- garde des voies navigables : 2;
- chef mécanicien spécial : 2;
- premier ouvrier spécialiste-chef d'équipe : 17;
- premier ouvrier spécialiste A : 14;
- agent des voies navigables ou premier agent des voies navigables : 17.

2. Alhoewel de personeelsformatie van de veerdiensten momenteel volzet is ingevolge de opnemingservaring in de continudiensten, geeft dit geen beeld van de moeilijkheden die zich voordoen om de normale diensten te laten verzekeren.

Ten einde operationeel te zijn dient elke veer als volgt te zijn samengesteld :

- eerste vakman ploegbaas (schipper) : 1;
- eerste vakman A (motorist) : 1;
- agent der waterwegen of eerste agent der waterwegen (matroos) : 1.

De personeelsleden worden aangeworven in de graad van agent der waterwegen (matroos) via het Vast Wervingssecretariaat en kunnen na negen jaar bevorderen tot eerste vakman A of tot eerste vakman ploegbaas (schipper) onder voorwaarde voor laatstgenoemde graad dat zij een schipvergunning behalen.

Ingevolge de wervingsstop werd slechts sinds 1981 sporadisch toelating verleend tot aanwerving. Dientengevolge is er een overbezetting aan de basisgraad en een tekort in de bevorderingsgraden. Dit euvel wordt ondervangen via de toekenning van een hoger ambt doch dient langs het Openbaar Ambt om te worden bereikt. Alhoewel de nieuwe reglementering aangaande de toekenning van een hoger ambt de vlote functionering van de veerdiensten in de weg staat.

De Minister dringt dan ook bij zijn collega van Openbaar Ambt opnieuw aan om de veerdiensten buiten de werkingsfeer van voornoemde reglementering te plaatsen.

3. Met de huidige bezetting dienen geen overuren gepresteerd te worden. De overuren die in 1984 gepresteerd zijn werden per maand verrekend en werden veroorzaakt door het onvoorzien uitvallen van een bemanningslid waardoor een ander personeelslid moest inspringen.

4. De huidige bezetting, zonder tegenkanting van het Openbaar Ambt in de toekenning van het hoger ambt in de graden van eerste vakman A en eerste vakman-ploegbaas laten toe ook tijdens de vakantieperiode de normale diensten verder te verzekeren.

5. De veerdiensten beschikken zowel voor Terdonk als te Langerbrugge over elk één veerboot in de vaart en één in reserve. Er zijn de laatste jaren geen technische problemen gerezen waardoor de overvaart niet kon verzekerd worden. Daarenboven zijn heel recent de motoren in die veerboten nog vernieuwd.

Kanaal Gent-Terneuzen - Baggerspecie

De baggerspecie in de Schelde en het kanaal Gent-Terneuzen zou zware metalen bevatten.

Voor twee jaar beloofde de Minister hiervoor een oplossing te zoeken. Hoever staan we nu concreet? Zijn er stort-

Si le cadre du personnel des services de passage est actuellement complet, grâce à son intégration dans les services continus, il ne reflète pas pour autant les difficultés que l'on rencontre pour faire assurer les services normaux.

Pour être opérationnel, chaque bac doit être composé comme suit :

- premier ouvrier spécialiste-chef d'équipe (patron) : 1;
- premier ouvrier spécialiste A (motoriste) : 1;
- agent des voies navigables ou premier agent des voies navigables (matelot) : 1.

Les agents sont recrutés au grade d'agent des voies navigables (matelot) par le Secrétariat permanent de recrutement et peuvent être promus, après cinq ans, au grade de premier ouvrier spécialiste A ou chef d'équipe (patron), à condition qu'ils obtiennent, pour le dernier grade cité, un permis de naviguer.

A la suite de la cessation des recrutements, l'autorisation de recruter n'a été accordée que sporadiquement. C'est pourquoi il y a trop de personnel dans le grade de base et trop peu dans les grades de promotion. Pour remédier à cette situation, on accorde des fonctions supérieures, mais il faut passer par la Fonction publique pour l'obtenir. La nouvelle réglementation concernant l'octroi de fonctions supérieures empêche le bon fonctionnement des services de passage.

Le Ministre insiste, dès lors, à nouveau, auprès de son collègue de la Fonction publique, pour que les services de passage soient placés en dehors du champ d'application de la réglementation précitée.

3. Avec l'effectif actuel, il n'est pas nécessaire de prester des heures supplémentaires. Les heures supplémentaires prestées en 1984, ont été décomptées mensuellement et ont dû être effectuées en raison de la mise hors circuit imprévue d'un homme d'équipage, ce qui a obligé un autre agent à assurer le remplacement.

4. Si la Fonction publique ne s'oppose pas à l'octroi de fonctions supérieures dans les grades de premier ouvrier spécialiste A et de premier ouvrier spécialiste-chef d'équipe, l'effectif actuel permet d'assurer les services normaux pendant la période des vacances.

5. Aussi bien à Terdonk qu'à Langerbrugge, les services de passage disposent chacun d'un bac dans le chenal et d'un bac de réserve. Au cours des dernières années, il n'y a pas eu de problèmes techniques empêchant la traversée. Par ailleurs, les moteurs de ces bacs ont encore été renouvelés tout récemment.

Canal Gand-Terneuzen - Matières de dragage

Il semblerait que les matières de dragage en provenance de l'Escaut et du canal Gand-Terneuzen contiennent des métaux lourds.

Il y a deux ans, le Ministre avait promis de chercher une solution au problème. Où en est-on concrètement?

plaatsen gevonden, zijn er alternatieve oplossingen? Wanneer zijn die operationeel?

De aanwezigheid van verontreinigingen in het slib van de Beneden-Zeeschelde en de Westerschelde en van het kanaal Gent-Terneuzen, veroorzaakt volgens de Minister inderdaad steeds zwaardere problemen bij het zoeken naar geschikte stortplaatsen voor de onderhoudsbaggerspecie.

De problemen inzake de Beneden-Zeeschelde en Westerschelde worden nu onderzocht door de Technische Scheldecommissie.

De verontreinigde specie uit het kanaal Gent-Terneuzen wordt nog steeds geborgen in de Callemansputte te Zelzate, waar het Bestuur der Waterwegen een put met waterdichte bodem en wanden aangelegd heeft. Deze oplossing voldoet tot begin 1988.

Op 24 januari 1985 werd een beperkte offerteaanvraag uitgeschreven met het oog op de keuze van een studiebureau, dat belast zal worden, in samenwerking met de onderhoudsaannemer, naar het zoeken van een geschikte oplossing om de verontreinigde specie op een goedkope en milieuvriendelijke wijze te bergen. Op basis van de resultaten van de offerteaanvraag, zal de Minister eerstdaags een studiebureau aanduiden.

De Minister hoopt reeds in 1986 te kunnen beschikken over één of meer oplossingen.

8. Jachthaven Knokke-Heist

Wat is de huidige stand van zaken omtrent de aanleg van een jachthaven te Knokke-Heist?

Het is de Minister bekend dat het Vlaamse Gewest aandringt op de bouw door het Rijk van een jachthaven te Knokke-Heist, om aldus de schade te verhelpen die aan het toerisme wordt berokkend door de uitbouw van de voorhaven te Zeebrugge.

Binnen de Regering moet omtrent de vraag nog beraadslaagd worden. Mijn administratie legt momenteel de laatste hand aan de voorbereidende nota ter zake.

9. Stuwdammen

Zijn de nieuwe stuwdammen op de Bovenmaas te Anseremme, Dinant, Houx en Hun zo ontworpen dat er hydro-elektrische turbines op gebouwd kunnen worden? Zo neen, waarom niet?

Er wordt geantwoord dat de energieproductie niet behoort tot de bevoegdheid van de Minister van Openbare Werken.

Bij sommige stuwdammen op de Bovenmaas kan een waterkrachtcentrale komen. Alles hangt af van de beschikbare ruimte op de oevers van de Maas bij die stuwdammen.

10. Beasac-project

Een lid vraagt tot welke resultaten het Beasac-project heeft geleid (studie van bodembewegingen in de kuststreek).

ment? A-t-on trouvé des lieux de décharge? Y a-t-il des solutions de rechange? Quand seront-elles opérationnelles?

Selon le Ministre, la présence d'impuretés dans la boue de l'Escaut maritime inférieur, de l'Escaut occidental et du canal Gand-Terneuzen, rend en effet, de plus en plus ardue la recherche de lieux de décharge appropriés pour les matières provenant des dragages d'entretien.

Les problèmes concernant l'Escaut maritime inférieur et l'Escaut occidental sont actuellement examinés par la Commission technique de l'Escaut.

La terre de dragage polluée provenant du canal Gand-Terneuzen est encore stockée au Callemansputte à Zelzate, où l'Administration des Voies hydrauliques a aménagé un puits aux fond et parois étanches. Cette solution répondra aux besoins jusqu'en 1988.

Le 24 janvier 1985 a été lancé un appel d'offres restreint en vue du choix d'un bureau d'études chargé de rechercher, en collaboration avec l'adjudicataire responsable de l'entretien, une solution adéquate pour stocker la boue à peu de frais et de manière non polluante. Le Ministre déclare enfin qu'il désignera sous peu un bureau d'études sur la base des résultats de l'appel d'offres.

On espère pouvoir disposer d'une ou de plusieurs solutions dès 1986.

8. Port de plaisance à Knokke-Heist

Quel est le point de la situation en ce qui concerne la construction d'un port de plaisance à Knokke-Heist?

Le Ministre n'ignore pas que la Région flamande insiste pour obtenir la construction par l'Etat d'un port de plaisance à Knokke-Heist de manière à compenser ainsi le dommage résultant pour le tourisme de la construction de l'avant-port de Zeebrugge.

Le Gouvernement doit encore délibérer de la question et l'administration met actuellement la dernière main à la note préparatoire relative à cette question.

9. Barrages

Les nouveaux barrages sur la haute Meuse à Anseremme, Dinant, Houx et Hun, ont-ils été conçus pour recevoir des turbines hydro-électriques? Dans la négative, quelle en est la raison?

La production d'énergie n'entre pas dans les compétences du Ministre des Travaux publics.

A certains barrages de la haute Meuse, il est possible d'adjoindre une centrale au fil de l'eau. Tout est fonction des espaces disponibles sur les rives de la Meuse à proximité des barrages.

10. Projet Beasac

En ce qui concerne le projet Beasac (relatif à l'étude des mouvements du sol dans la zone côtière), un membre veut

Hoeveel heeft het gekost en wat is er al betaald? Hoe staat de Minister tegenover de aankoop van de hovercraft, die geen eigendom zou zijn van de Staat?

Als antwoord op die vragen deelt de Minister mede dat tot nog toe geen definitieve resultaten van het BeasacJ-project bekend zijn. Die worden slechts vanaf het midden van dit jaar verwacht. Het is immers normaal dat zulk innovierend project eerst een inlooperperiode vergt, waarbij het hele systeem getest en afgesteld wordt. De eerste voorlopige resultaten die daarbij bereikt werden, zijn bevredigend en bevestigen de vooruitzichten en ideeën die meegedeeld hebben bij het sluiten van het contract.

Voor het totale project werd een bedrag van 187,3 miljoen frank definitief vastgelegd. Tot op heden is een bedrag van 115,7 miljoen frank betaald. De hovercraft wordt in het raam van het huidige contract door de overheid gehuurd. Er werd in deze fase niet tot aankoop overgegaan om de kostprijs van het project te beperken. Op grond van de definitieve resultaten van het project zal nagegaan worden in hoeverre een aankoop van de hovercraft wenselijk is.

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

1. Begroting van het begrotingsjaar 1985

De Minister verklaart dat op 5 oktober 1984 de Minister-raad machtiging heeft gegeven tot het vastleggen, ordonnanceren en betalen van een bedrag van 12 100 000 frank voor de werkingskosten van 1984 van het Nationaal Instituut voor de Huisvesting, ten laste van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1984, Titel I, Sectie 31, artikel 41.60 (nieuw) « Toelage aan het Nationaal Instituut voor de Huisvesting voor het dekken van zijn werkingskosten ».

Bij de wet van 28 december 1984, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 22 januari 1985, zijn bepaalde instellingen van openbaar nut, waaronder het Nationaal Instituut voor de Huisvesting, afgeschaft of herstructureerd.

Tot dusver kon echter nog geen van de maatregelen worden genomen die noodzakelijk zijn voor de overplaatsing van de personeelsleden van het Nationaal Instituut voor de Huisvesting, noch op nationaal vlak (artikel 3 van voormelde wet), noch op gewestelijk vlak.

In afwachting van die maatregelen blijft de Staat, via de Minister van Openbare Werken die toezicht houdt over het Nationaal Instituut voor de Huisvesting, verantwoordelijk voor het dekken van de werkingskosten van dat Instituut.

Op 21 januari 1985 bedroegen de liquide middelen van het Instituut 22 448 449 frank, met welk bedrag het Instituut zijn werkingskosten tot 15 februari 1985 zal kunnen dekken.

Na die datum zou het Instituut zijn betalingen hebben moeten staken, met inbegrip van de personeelsuitgaven die 80 pct. van de totale kosten vertegenwoordigen.

De begroting voor 1985 die op 18 januari 1985 door het Beheerscomité van het Instituut (met het oog op besparingen) is aangepast, vertoonde een tekort van 122 511 551 frank (zie bijlage 2), wat betekent dat er vanaf 16 februari

connaître le résultat des études, le coût de ces opérations, les paiements déjà effectués et l'avis du Ministre sur l'achat de l'hydroglisseur qui ne serait pas la propriété de l'Etat.

En réponse à ces questions, le Ministre communique que l'on ne connaît toujours pas les résultats définitifs en ce qui concerne le projet Beasac. Ceux-ci ne sont attendus qu'à partir du milieu de l'année. Il est, en effet, normal qu'un projet novateur de ce genre exige d'abord une période de rodage pendant laquelle tout le système est testé et mis au point. Les premiers résultats provisoires obtenus sont satisfaisants et confirment les prévisions et idées sur lesquelles on s'est basé lors de la conclusion du contrat.

Pour la totalité du projet, on a engagé de façon définitive un montant de 187,3 millions. A ce jour, un montant de 115,7 millions a été payé. Dans le cadre du contrat actuel, l'hovercraft est loué par les pouvoirs publics. Dans cette phase, il n'a pas été procédé à l'achat afin de limiter le prix de revient du projet. Sur la base des résultats définitifs du projet, on examinera dans quelle mesure un achat de l'hovercraft est souhaitable.

III. DISCUSSION DES ARTICLES

1. Budget pour l'année budgétaire 1985

Le Ministre déclare que le 5 octobre 1984, le Conseil des Ministres a donné l'autorisation d'engager, d'ordonnancer et de payer, à charge du budget du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1984, Titre I, Section 31, article 41.60 (nouveau), intitulé « Subside à l'Institut National du Logement afin de lui permettre de couvrir ses frais de fonctionnement », des dépenses d'un montant de 12 100 000 francs concernant les frais de fonctionnement de l'Institut National du Logement pour 1984.

Par la loi du 28 décembre 1984, parue au *Moniteur belge* du 22 janvier 1985, certains organismes d'intérêt public, dont l'Institut National du Logement, ont été supprimés ou restructurés.

Toutefois, aucune des mesures nécessaires au transfert des membres du personnel de l'Institut National du Logement, n'a pu être prise à ce jour, que ce soit sur le plan national (article 3 de la loi précitée) ou sur le plan régional.

En attendant ces mesures, l'Etat, à l'intervention du Ministre des Travaux publics exerçant la tutelle sur l'Institut National du Logement demeure responsable pour couvrir les dépenses de fonctionnement de l'Institut.

Au 21 janvier 1985, les liquidités de l'Institut s'élevaient à 22 448 449 francs, ce qui devait permettre à l'Institut de couvrir ses frais de fonctionnement jusqu'au 15 février 1985.

Après cette date, l'Institut se trouvait en état de cessation de paiement, en ce compris les dépenses de personnel qui représentent 80 p.c. de l'ensemble des débours.

Le budget adapté pour 1985 (dans une optique d'économie), par le Comité de gestion de l'Institut en date du 18 janvier 1985, accusait un déficit de 122 511 551 francs (voir annexe 2) ce qui signifiait qu'à partir du 16 février

1985 een bedrag van ongeveer 12 miljoen per maand noodzakelijk is om vanaf die datum de normale werking van het Instituut, beperkt tot het strikte minimum, voort te zetten.

Overwegende dat de financiële weerslag afhankelijk is van de thans niet bekende duur van het gewestvormingsproces en dat de uitvoeringsbesluiten van voormelde wet van 28 december 1984 waarschijnlijk niet genomen zullen kunnen worden vóór 1 juli 1985;

Overwegende dat de noodzakelijke kredieten niet zijn uitgetrokken op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken;

Overwegende dat er spoedig een beslissing moet worden genomen om te verhinderen dat het Instituut gedwongen wordt een overbruggingskrediet te vragen, wat de betaling van renten tot gevolg zou hebben;

Aangezien bij de budgetcontrole van vrijdag 8 februari ingestemd is met een bedrag van 50 miljoen om de werkingskosten tot 30 juni te dekken;

Aan de Ministerraad werd gevraagd om vanaf 16 februari 1985 en tot 1 juli 1985 een bedrag van 50 miljoen frank (1) toe te voegen aan de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1985 in Titel I, sectie 31, artikel 41.60 (nieuw) « Toelage aan het Nationaal Instituut voor de Huisvesting voor 1985. »

De Ministerraad heeft ingestemd met deze voorstellen :

- op 22 februari voor een bedrag van 17 000 000 frank;
- op 21 maart voor een bedrag van 33 000 000 frank.

Als besluit van wat voorafgaat dient de Regering het volgende amendement in :

« TITEL I

LOPENDE UITGAVEN

SECTIE 31

Eigenlijke Ministerie van Openbare Werken

HOOFDSTUK IV

Inkomensoverdrachten binnen de sector overheid

*Inkomensoverdrachten aan fondsen
en aan openbare instellingen zonder bedrijfskarakter*

Art. 41.60. — *Toelage aan het Nationaal Instituut voor de Huisvesting om het in de mogelijkheid te stellen zijn werkingskosten te dekken.*

Tegenover dit artikel een niet-gesplitst krediet inschrijven van 50 000 000 frank. »

(1) Maandelijks bedrag dat noodzakelijk is : $\pm$ 12 miljoen frank.
Bedrag van 1 januari 1985 tot 1 juli 1985 : $\pm$ 72 miljoen frank.

Liquide middelen waarover het N.I.H. beschikt tot 15 februari 1985 : $\pm$ 22 miljoen frank.
Saldo dat op de begroting van Openbare Werken uitgetrokken moet worden : $\pm$ 50 miljoen frank.

1985, il y avait lieu de prévoir un montant d'environ 12 millions de francs par mois afin d'assurer à cette date le fonctionnement normal de l'Institut réduit au strict minimum.

Considérant que l'impact financier dépend de la durée, non connue pour l'instant, du processus de régionalisation, et que les arrêtés d'exécution de la loi du 28 décembre 1984 précitée ne pourront vraisemblablement être pris avant le 1^{er} juillet 1985;

Attendu que les dépenses nécessaires ne sont pas inscrites au budget du Ministère des Travaux publics;

Considérant qu'une décision devait intervenir rapidement afin d'éviter de contraindre l'Institut à solliciter un crédit de soudure, ce qui aurait pour conséquence le paiement d'intérêts;

Etant donné que le contrôle budgétaire du vendredi 8 février a marqué son accord sur un montant de 50 millions destinée à couvrir les frais de fonctionnement jusqu'au 30 juin;

Il a été demandé au Conseil des ministres qu'à partir du 16 février 1985 et jusqu'au 1^{er} juillet 1985, un montant de 50 millions de francs (1) soit ajouté au budget du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1985, Titre I, section 31, article 41.60 (nouveau) à intituler « Subside à l'Institut national du Logement pour 1985 »;

Le Conseil des ministres a marqué son accord sur ces propositions :

- le 22 février pour un montant de 17 000 000 de francs;
- le 21 mars pour un montant de 33 000 000 de francs.

En conclusion de ce qui précède, le Gouvernement dépose l'amendement suivant :

« TITRE I

DEPENSES COURANTES

SECTION 31

Ministère des Travaux publics proprement dit

CHAPITRE IV

Transferts de revenus à l'intérieur du secteur public

*Transferts de revenus aux fonds
et aux institutions publiques sans caractère d'entreprise*

Art. 41.60. — *Subside à l'Institut national du Logement pour lui permettre de couvrir ses frais de fonctionnement.*

Inscrire en regard de cet article un crédit non dissocié de 50 000 000 de francs. »

(1) Montant mensuel nécessaire : $\pm$ 12 millions de francs.
Montant du 1^{er} janvier 1985 au 1^{er} juillet 1985 : $\pm$ 72 millions de francs.
Liquidités dont dispose l'I.N.L. jusqu'au 15 février 1985 : $\pm$ 22 millions de francs
Solde à prévoir au budget des Travaux publics : $\pm$ 50 millions de francs

Verantwoording

« De geldmiddelen voor het Nationaal Instituut voor de Huisvesting komen grotendeels voort uit de afhouding van 0,45 pct. op de jaarlijkse geïnvesteerde kapitalen door de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting en de Nationale Landmaatschappij.

Aangezien de investeringen van die maatschappijen sterk gedaald zijn en het N.I.H. praktisch over geen andere inkomsten beschikt, is het noodzakelijk het Instituut een subsidie van 50 000 000 frank toe te kennen om de normale werking van zijn diensten te verzekeren gedurende de eerste helft van het jaar 1985.

Met de beslissingen van de Ministerraad nr. 2907 d.d. 22 februari 1985 en nr. 2911 d.d. 21 maart 1985 werden aan het Nationaal Instituut voor de Huisvesting subsidies toegekend van respectievelijk 17 000 000 en 33 000 000 frank.»

Het amendement wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Een lid dient volgende amendementen in :

« I. Wetstabel

TITEL II

KAPITAALUITGAVEN

SECTIE 31

Eigenlijk Ministerie van Openbare Werken

HOOFDSTUK VI

Vermogensoverdrachten binnen de sector overheid

ART. 63.14. — Rijkstegemoetkoming in de kosten van de werken die worden uitgevoerd in de door de lagere openbare besturen beheerde havens (blz. 32).

De vastleggingskredieten van 1 200 miljoen frank te brengen op 1 700 000 miljoen frank.

Vermeerdering : 500 miljoen frank. »

Verantwoording

« 1. Ingevolge dit amendement wordt in het verantwoordingsprogramma onder de rubriek infrastructuur- en superstructuurwerken (blz. 105) tegenover de woorden « Haven van Antwerpen » het krediet van 400 miljoen frank vermeerderd tot 900 miljoen frank.

2. Dit krediet voor gesubsidieerde werken moet in evenredigheid staan met het belang van de verschillende havens. Het is normaal dat de vernieuwing van sluisen, bruggen, doorsteken, alsook van de zogenaamde superstructuur (vlotkranen, kranen, baggertuigen, sleepboten e.d.) veel hoger ligt in een haven die 90 miljoen ton goederen verzet dan in een haven die 25 of 10 miljoen ton overslaat. De sanering van

Justification

« Les ressources de l'Institut National du Logement proviennent pour la plupart de la retenue de 0,45 p.c. sur les capitaux investis annuellement par la Société Nationale du Logement et la Société Nationale Terrienne.

Etant donné que les investissements de ces sociétés sont fortement diminués et que l'I.N.L. ne dispose pratiquement pas d'autres revenus, il est nécessaire d'accorder à l'Institut un subside de 50 000 000 de francs en vue d'assurer le fonctionnement normal de ses services durant la première moitié de l'année 1985.

Par les délibérations du Conseil des Ministres n° 2907 du 22 février et n° 2911 du 21 mars 1985 des subsides aux montants respectifs de 17 000 000 et 33 000 000 de francs ont été accordés à l'Institut National du Logement. »

L'amendement est adopté par 11 voix contre 2 et 2 abstentions.

Un membre dépose l'amendement suivant :

« I. Tableau de la loi

TITRE II

DEPENSES DE CAPITAL

SECTION 31

Ministère des Travaux publics proprement dit

CHAPITRE VI

Transferts de capitaux à l'intérieur du secteur public

ART. 63.14. — Intervention de l'Etat dans le coût des travaux à exécuter aux ports gérés par les administrations publiques subordonnées (p. 32).

Porter les crédits d'engagement de 1 200 millions de francs à 1 700 millions de francs.

Augmentation : 500 millions de francs. »

Justification

« 1. A la suite de cet amendement, le crédit de 400 millions de francs inscrit au programme justificatif sous la rubrique travaux d'infrastructure et de superstructure (p. 105) en regard du « Port d'Anvers », est porté à 900 millions de francs.

2. Ce crédit destiné à subventionner des travaux doit être proportionnel à l'importance des différents ports. Il est normal que le renouvellement des écluses, ponts et passages et de la superstructure (grues flottantes, grues, matériel de dragage, remorqueurs, etc.) soit beaucoup plus élevé dans un port qui traite 90 millions de tonnes de marchandises que dans un port qui n'en traite que 25 ou 10 millions de

*de havenbegroting is niet mogelijk als het materiaal, da-
dikwijls nog van vóór wereldoorlog II dateert, niet zou
kunnen vervangen worden. »*

« II. Wetstabel

TITEL II

KAPITAALUITGAVEN

SECTIE 31

Eigenlijk Ministerie van Openbare Werken

HOOFDSTUK VII

Investerings (civiele)

ART. 73.04. — *Kust, zeehavens en hun toegangswegen
(blz. 35).*

*De vastleggingskredieten van 5 000 miljoen frank te bren-
gen op 5 500 miljoen frank.*

Vermeerdering : 500 miljoen frank. »

Verantwoording

« 1. Ingevolge dit amendement wordt in het verantwoor-
dingsprogramma onder de rubriek « Maritieme toegangs-
wegen » (blz. 113) het krediet voor verbeterings- en ver-
diepingsbaggerwerken in de Zeeschelde afwaarts Antwerpen
van 320 miljoen frank gebracht op 820 miljoen frank.

2. De gezamenlijke baggerkredieten voor de haven van
Antwerpen (Schelde en Scheur-West) bedragen slechts
1 090 miljoen frank. Het 48-voet programma voorzag een
uitgave die gepland werd op iets meer dan 2 miljard frank
per jaar. De oorspronkelijke begrotingsvoorstellen houden
dus geen rekening met een eventueel akkoord met de Neder-
landse regering dat intussen zou kunnen worden gesloten.
Dit is een erg defaitistische visie.

Terloops zij aangemerkt dat de baggerkredieten voor
Zeebrugge (Scheur-West + Pas van het Zand) 1 400 + 450
miljoen frank bedragen, wat blijkbaar wel ruimschoots beant-
woordt aan de door het departement opgestelde planning
van 1982-1986. »

De auteur voegt aan zijn verantwoording op het eerste
amendement toe dat het gevolg is van een vergadering van
de burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen betref-
fende het zwaar probleem van de haven. Die hadden gehoord
dat de kredieten voorzien voor de haven verminderd zullen
worden wanneer er dringende herstellings- en vernieuwings-
werken nodig zijn.

De Minister bevestigt dat de Eerste Minister duidelijk
verklaard heeft dat er maar 90 pct. van de investeringskre-
dieten voor dit jaar vrijgemaakt zullen worden.

Maar er is absoluut geen sprake van de havenkredieten
te verminderen.

*tonnes. L'assainissement du budget portuaire est impossible
si l'on ne peut remplacer un matériel qui date encore souvent
d'avant la deuxième guerre mondiale. »*

« II. Tableau de la loi

TITRE II

DEPENSES DE CAPITAL

SECTION 31

Ministère des Travaux publics proprement dit

CHAPITRE VII

Investissements (civils)

ART. 73.04. — *Côte, ports maritimes et leurs voies d'accès
(p. 35).*

*Porter les crédits d'engagement de 5 000 millions de
francs à 5 500 millions de francs.*

Augmentation : 500 millions de francs. »

Justification

« 1. A la suite de cet amendement, le crédit pour travaux
d'amélioration et dragages d'approfondissement dans l'Escaut
maritime en aval d'Anvers, inscrit au programme justificatif
sous la rubrique « Voies d'accès maritimes » (p. 113) est
porté de 320 à 820 millions de francs.

2. Le total des crédits de dragage pour le port d'Anvers
(Escaut et Scheur ouest) n'est que de 1 090 millions de
francs. Le programme des 48 pieds prévoit une dépense
estimée à un peu plus de 2 milliards par an. Les propositions
budgétaires initiales ne tiennent donc pas compte d'un
accord qui pourrait être conclu entretemps avec le gou-
vernement néerlandais. C'est là une vue très défaitiste.

Notons en passant que les crédits de dragage pour Zee-
brugge (Scheur ouest + Passe du Zand) se montent à
1 400 + 450 millions de francs, ce qui correspond largement
au planning 1982-1986 établi par le département. »

L'auteur ajoute à la justification qu'il a présentée au
premier amendement que celui-ci fait suite à une réunion
du bourgmestre et des échevins de la ville d'Anvers au sujet
du grave problème du port. Ils avaient appris que les crédits
prévus pour le port seraient diminués lorsque des travaux de
réparation et de rénovation urgents seraient nécessaires.

Le Ministre confirme que le Premier ministre a bien
déclaré que 90 p.c. seulement des crédits d'investissement de
cette année seraient libérés.

Mais il n'est absolument pas question de réduire les
crédits portuaires.

Wat betreft het tweede amendement, zijn deze verdiepingsbaggerwerken onmogelijk uit te voeren daar Nederland daarvoor geen toestemming geeft doordat er geen oplossing komt voor de Watervedragen.

De Minister vraagt dus beide amendementen in te trekken.

De indiener van de amendementen neemt akte van de verklaringen van de Minister, t.t.z. :

— geen vermindering van de havenkredieten;

— dat de huidige Regering altijd voorstander blijft van de uitvoering van de baggerwerken,

Het lid trekt zijn amendementen in.

Een lid dringt erop aan een duidelijk antwoord te krijgen op volgende vraag : kan de Minister werkelijk waarborgen dat de havenkredieten 100 pct. geëerbiedigd zullen worden ?

De Minister bevestigt nogmaals dat de havenkredieten voor de infrastructuur- en superstructuurwerken zullen gehandhaafd worden.

Een ander lid doet opmerken dat deze vermindering maar een eventualiteit is, zoniet zou de Regering daarop een amendement indienen.

De Minister voegt er nog aan toe dat het van hem niet afhangt de kredieten vrij te maken, maar van zijn collega van Begroting.

De vorige spreker verklaart dat hij een vermindering in de investeringen als een slechte maatregel beschouwt om de economie nieuw bloed in te pompen.

Anderzijds, met de huidige verdeling van de kredieten tussen haven en wegen, stelt hij vast dat het Nederlandstalige gebied de nadelen van het unitarisme en het federalisme verenigt.

Tot slot merkt een commissielid op dat volgens artikel 13 van het ontwerp, de kredieten op artikel 73.18 van titel II kunnen worden overgeschreven op een ander artikel, voor zover zij voor het Waalse Gewest bestemd blijven.

Dit artikel staat evenwel pro memorie in de begroting vermeld. Waarover gaat het precies ?

De Minister verklaart dat op 11 juli 1975 heeft de Ministerraad besloten dat de helft van elk krediet voor de sluis van Zeebrugge, als parallel krediet voor Wallonië zou uitgetrokken op de begroting van het departement van Openbare Werken, zolang de som ervan meer dan 16 miljard zou bedragen.

Die parallelle kredieten worden verdeeld bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit en overgeschreven ofwel op een ander artikel van de begroting van Openbare Werken, ofwel op de begroting van een ander departement, voor zover zij voor het Waalse Gewest bestemd blijven. Die kredieten moeten echter niet noodzakelijk bestemd worden voor geregionaliseerde materies. Als de bestemming eenmaal

En ce qui concerne le deuxième amendement, ces travaux d'approfondissement sont impossibles à réaliser étant donné que les Pays-Bas n'y ont pas donné leur accord en l'absence de solution pour les traités de l'eau.

Le Ministre demande donc le retrait des deux amendements.

L'auteur des amendements prend acte des déclarations du Ministre, à savoir :

— qu'il n'y aura pas de diminution des crédits portuaires;

— que le Gouvernement actuel reste partisan de l'exécution des travaux de dragage, et il retire ses amendements.

Un membre insiste pour obtenir une réponse précise à la question suivante : le Ministre peut-il garantir réellement que les crédits portuaires seront respectés à 100 p.c. ?

Le Ministre confirme à nouveau que les crédits portuaires pour les travaux d'infrastructure et de superstructure seront maintenus.

Un autre membre fait remarquer que cette diminution n'est qu'une éventualité, sans quoi le Gouvernement déposerait un amendement.

Le Ministre ajoute encore que la libération des crédits ne dépend pas de lui mais de son collègue du Budget.

Le préopinant déclare qu'il considère une réduction des investissements comme une mauvaise mesure si l'on veut injecter du sang nouveau dans l'économie.

D'autre part, dans la répartition actuelle des crédits entre les ports et les routes, il constate que la région néerlandophone additionne les désavantages de l'unitarisme et du fédéralisme.

Pour terminer, un membre fait remarquer que l'article 13 du projet de loi prévoit un transfert possible des crédits prévus à l'article 73.18 du titre II pour autant qu'ils restent affectés à la région wallonne.

Or, cet article figure pour mémoire au budget. De quoi s'agit-il exactement ?

Le Ministre déclare qu'en sa séance du 11 juillet 1975, le Conseil des Ministres a décidé que la moitié de tout crédit destiné à l'écluse de Zeebrugge serait inscrite comme crédit parallèle pour la Wallonie au budget du département des Travaux publics, aussi longtemps que le total ne dépasse pas 16 milliards.

Les crédits parallèles sont répartis par arrêtés royaux délibérés en Conseil des Ministres et transférés soit à un autre article du budget des Travaux publics, soit au budget d'un autre département pour autant qu'ils restent affectés à la région wallonne. Ces crédits ne doivent pas nécessairement être réservés à des matières régionalisées. Une fois la décision d'affectation prise et les crédits transférés à un article bud-

is bepaald en de kredieten overgeschreven op een begrotingsartikel, moeten ze binnen de perken blijven van de budgettaire specialiteit van dat artikel. Het departement waarop de kredieten zijn overgedragen, voert de boekhouding voor de aanwending van de verkregen kredieten.

Artikel 73.18 is pro memorie vermeld, omdat de 8 miljard vastleggingskredieten uitgetrokken zijn op de begroting van de vorige jaren.

2. Aanpassing van de begroting voor het begrotingsjaar 1984

Het Rekenhof deelde de opmerkingen mee die gemaakt zijn naar aanleiding van het onderzoek van de drukproef van het wetsontwerp houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1984.

I. Artikelen 11 en 12 van het wetsontwerp

Die bepalingen machtigen het departement van Openbare Werken ertoe vergoedingen terug te betalen voor prestaties betreffende de winterdienst 1970-1971 die het Wegenfonds in 1971 ten laste heeft genomen omdat de daartoe in de begroting van het departement ingeschreven kredieten ontoereikend waren. Aangezien de som van 3 958 030 frank door het Wegenfonds in de loop van het jaar 1971 is betaald en betrekking heeft op tijdens de winter 1970-1971 geleverde prestaties, zouden de bepalingen van artikel 11 en 12 van het wetsontwerp eveneens op de schuldvorderingen van het begrotingsjaar 1971 moeten slaan.

Hierbij werden door de Minister volgende inlichtingen verstrekt : de som van 3 958 030 frank die, in het raam van de winterdienst, door het Wegenfonds verkeerdelijk aan bepaalde personeelsleden van het departement werd uitbetaald heeft betrekking op geleverde prestaties tijdens de jaren 1968, 1969 en 1970.

II. Artikel 16 van het wetsontwerp

Het nummer van het begrotingsartikel dat op het einde van de 1e alinea van die bepaling bedoeld wordt, is 533.01 en niet 33.01, wat door de Minister wordt beaamd.

III. Artikel 21, §§ 1 en 22 van het wetsontwerp. — Wegenfonds

De begrotingstabel van het Wegenfonds zoals die als gevolg van de aanpassingen in het wetsontwerp is gewijzigd, had bij dit laatste toegevoegd moeten worden.

Bovendien :

1° De vastleggingskredieten van het Fonds worden met 180 miljoen frank verhoogd en rekening houdend met een gelijkaardige maatregel ten voordele van de Regie der Gebouwen, wordt het investeringsprogramma van het departement met 586 200 000 frank verminderd. De begrotingsartikels waarop die vermindering slaat worden echter niet gepreciseerd.

taire, l'utilisation doit se faire obligatoirement à l'intérieur de la spécialité budgétaire de cet article. C'est le département auquel les crédits ont été transférés qui tient la comptabilité de l'utilisation des crédits obtenus.

L'article 73.18 figure « pour mémoire » vu que les 8 milliards prévus en crédits d'engagement ont été inscrits les années précédentes.

2. Ajustement du budget de l'année budgétaire 1984

La Cour des comptes a communiqué les observations auxquelles a donné lieu l'examen de l'épreuve témoin du projet de loi ajustant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1984.

I. Articles 11 et 12 du projet de loi

Ces dispositions autorisent le remboursement par le département des Travaux publics d'indemnités pour des prestations relatives au service d'hiver 1970-1971 que le Fonds des routes a pris en charge en 1971 à la suite de l'insuffisance des crédits inscrits à cette fin au budget du département. La somme de 3 958 030 francs ayant été payée par le Fonds des routes au cours de l'année 1971 et étant relative à des prestations accomplies durant l'hiver 1970-1971, les dispositions des articles 11 et 12 du projet de loi devraient concerner également les créances de l'année budgétaire 1971.

Le Ministre a expliqué à ce propos que le montant de 3 958 030 francs qui a été erronément payé par le Fonds des routes, dans le cadre du service d'hiver, à certains membres du personnel du département, se rapporte à des prestations accomplies au cours des années 1968, 1969 et 1970.

II. Article 16 du projet de loi

L'article budgétaire visé à la fin du 1^{er} alinéa de cette disposition doit se lire 553.01 et non 33.01, ce que le Ministre confirme.

III. Article 21, §§ 1^{er} et 22 du projet de loi. — Fonds des routes

Le tableau de budget du Fonds des routes tel que modifié à la suite des ajustements prévus par le projet de loi aurait dû être annexé à celui-ci.

En outre :

1° Les crédits d'engagement du Fonds sont majorés à concurrence de 180 millions de francs et, compte tenu d'une mesure de même nature prise en faveur de la Régie des Bâtiments, le programme d'investissement du département est diminué de 586 200 000 francs. Toutefois les articles budgétaires auxquels s'appliquent cette réduction ne sont pas précisés.

2° De begroting van het Fonds bedraagt aan de ontvangstzijde 128 088 987 000 frank, dit is een toename van de aanvankelijke begroting met 7 186 000 000 frank. Volgens het verantwoordingsprogramma worden de overdrachten naar het Wegenfonds echter met 4 586 000 000 frank verhoogd en de terugbetalingen van de wedden aan het Fonds worden met 600 000 frank verminderd. Daaruit volgt dat geen volledige uitleg verschaft wordt over de globale vermeerdering van de ontvangsten.

3° De begroting van het Fonds bedraagt aan de uitgavezijde 127 653 886 000 frank, dit is een toename van de aanvankelijke begroting met 7 218 733 000 frank. Dat verschil is niet verklaarbaar ten opzichte van het nieuwe artikel 533.07 (180 000 000 frank) en de vermindering van de kredieten met 586 200 000 frank, waarvan hierboven gewag is gemaakt.

Hierbij verstrekt de Minister navolgende inlichtingen :

De gewijzigde begrotingstabel van het Wegenfonds voor het jaar 1985, titel VII, begroting van het Wegenfonds, begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het jaar 1985, titel VII, begroting van het Wegenfonds, blz. 50.

1° De vermindering van het investeringsprogramma 1984 met 586 200 000 frank is als volgt gebeurd :

Wegenfonds :		
Artikel 533.01	F	-981,2
Artikel 533.03		+195,0
		-786,2
Waterwegen :		
Artikel 01.07	F	-300,0
Artikel 53.01		-200,0
Artikel 73.03		+500,0
Artikel 73.04		+250,0
Artikel 73.08		-600,0
Artikel 73.21		+100,0
		-250,0
« Office de la Navigation »		+150,0
Dienst voor de Scheepvaart		+150,0
N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel		+150,0
		+450,0
Totaal	F	-586,2

Deze cijfers zijn terug te vinden in het verantwoordingsprogramma van het bijblad :

Artikel 21 van het wetsontwerp, blz. 29.

Artikel 24 van het wetsontwerp, blz. 30.

Artikel 25 van het wetsontwerp, blz. 30.

2° Le budget du Fonds s'élève en recettes à 128 milliards 88 987 000 francs, soit une augmentation du budget initial de 7 186 000 000 de francs. Or, suivant le programme justificatif, les transferts au Fonds des routes sont majorés à concurrence de 4 586 000 000 de francs et les remboursements des traitements au Fonds sont diminués de 600 000 francs. Il s'ensuit que la majoration globale des recettes n'est pas totalement expliquée.

3° Le budget du Fonds s'élève en dépenses à 127 milliards 653 886 000 francs, soit une augmentation du budget initial de 7 218 733 000 francs. Cette différence est inexpliquable au regard du nouvel article 533.07 (180 000 000 de francs) et de la réduction des crédits de 586 200 00 francs évoquée ci-dessus.

Le Ministre communique à ce sujet les renseignements suivants :

Le tableau budgétaire modifié du Fonds des routes pour l'année 1984 se trouve dans le projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux publics pour l'année 1985, titre VII, budget du Fonds des routes, p. 50.

1° La réduction du programme d'investissement 1984 de 586 200 000 francs s'est faite comme suit :

Fonds des routes :		
Article 533.01	F	-981,2
Article 533.03		+195,0
		-786,2
Voies hydrauliques :		
Article 01.07	F	-300,0
Article 53.01		-200,0
Article 73.03		+500,0
Article 73.04		+250,0
Article 73.08		-600,0
Article 73.21		+100,0
		-250,0
Office de la Navigation		+150,0
« Dienst voor de Scheepvaart »		+150,0
S.A. Canal et installations maritimes de Bruxelles		+150,0
		+450,0
Total	F	-586,2

Ces chiffres se retrouvent dans le programme justificatif du feuillet d'ajustement :

Article 21 du projet de loi, page 29.

Article 24 du projet de loi, page 30.

Article 25 du projet de loi, page 30.

2° De ontvangsten van het Wegenfonds belopen 128 488 987 000 frank, d.i. een verhoging van 7 586 000 000 frank :

Artikel 411.08	F	+4 186,0
Artikel 411.08		+400,0
Artikel 442.00		+3 000,0
Totaal		F +7 586,0

3° De uitgaven van het Wegenfonds werden met 7 618 733 000 frank vermeerderd :

Artikel 536.02	F	+400 000 000
Artikel 511.01		-600 000
Artikel 525.01		+4 186 000 000
Artikel 560.01		+3 033 333 000
Totaal		F +7 618 733 000

De bedragen van 180 000 000 (art. 533.07) en 586 200 000 hebben betrekking op vastleggingskredieten.

IV. Artikelen 21, § 2, en 23 van het wetsontwerp — Regie der Gebouwen

De begrotingstabel van de Regie der Gebouwen zoals die als gevolg van de aanpassingen in het wetsontwerp is gewijzigd, had bij dit laatste gevoegd moeten worden.

Bovendien :

1° Het globale pakket van vastleggingskredieten van de Regie wordt met 218 714 000 frank verhoogd wegens uitgaven betreffende het bijkomende programma « Rationeel energieverbruik ». Hoewel de verdeling van dat krediet over artikels 550.11 en 550.17 in het verantwoordingsprogramma gepreciseerd wordt, zullen de erin vermelde kredieten geen enkel wettelijk bestaan hebben daar de goedkeuring door het Parlement niet op dat document betrekking heeft.

2° Aangezien het totaal van de uitgaven van de instelling niet gewijzigd is, mag men logischerwijze besluiten dat de over de voornoemde artikels verdeelde kredieten vastleggingskredieten en geen betalingskredieten zijn. Artikel 23 van het wetsontwerp voorziet evenwel in de mogelijkheid de op 31 december 1984 onder artikels 550.12 tot 550.17 beschikbare betalingskredieten naar 1985 over te dragen. Daar geen enkel betalingskrediet onder die nieuwe artikels voorkomt, zou artikel 23 van het wetsontwerp geen reden van bestaan hebben.

3° Het verantwoordingsprogramma voorziet in de verhoging van de investeringsprogramma's met 450 miljoen frank voor de parastatale instellingen zonder te preciseren over welke instellingen het gaat. De enige desbetreffende verhogingen bedragen 180 miljoen frank voor het Wegenfonds en 218 714 000 frank voor de Regie der gebouwen zodat er een verschil van ± 51 miljoen frank blijft bestaan waarover geen uitleg is verstrekt.

2° Les recettes du Fonds des routes s'élèvent à 128 488 987 000 francs, soit une augmentation de 7 586 000 000 de francs :

Article 411.08	F	+4 186,0
411.08		+400,0
Article 442.00		+3 000,0
Total		F +7 586,0

3° Les dépenses du Fonds des routes ont été majorées de 7 618 733 000 francs :

Article 536.02	F	+400 000 000
Article 511 01		-600 000
Article 525.01		+4 186 000 000
Article 560.01		+3 033 333 000
Total		F +7 618 733 000

Les montants de 180 000 000 (art. 533.07) et de 586 200 000 francs concernent des crédits d'engagement.

IV. Articles 21, § 2, et 23 du projet de loi — Régie des Bâtiments

Le tableau de budget de la Régie des Bâtiments tel que modifié à la suite des ajustements prévus par le projet de loi aurait dû être annexé à celui-ci.

De plus :

1° L'enveloppe globale des crédits d'engagement de la Régie est majorée de 218 714 000 francs du chef de dépenses relatives au programme complémentaire « Utilisation rationnelle de l'énergie ». Si la répartition de ce crédit entre les articles 550.11 et 550.17 est précisée au programme justificatif, le vote du Parlement ne portant pas sur ce dernier document, les crédits qui y sont mentionnés n'auront aucune existence légale.

2° Le total des dépenses de l'organisme n'est pas modifié; on peut logiquement conclure que les crédits répartis aux articles précités sont des crédits d'engagement et non des crédits de paiement. Or, l'article 23 du projet de loi prévoit la possibilité de reporter à 1985 les crédits de paiement disponibles au 31 décembre 1984 sur les articles 550.12 à 550.17. Aucun crédit de paiement ne figurant à ces articles nouveaux, l'article 23 du projet de loi n'aurait pas de raison d'être.

3° Le programme justificatif prévoit une majoration des programmes d'investissement de 450 millions de francs pour les organismes parastataux sans préciser desquels il s'agit. Les seules augmentations de l'espèce étant de 180 millions pour le Fonds des routes et de 218 714 000 francs pour la Régie des Bâtiments, il subsiste une différence non expliquée de ± 51 millions de francs.

De Minister verstrekt daarop volgende toelichting :

Artikel 21, § 2, en 23 van het wetsontwerp — Regie der Gebouwen. Voor het jaar 1984 werden alleen de vastleggingskredieten verhoogd met 218 714 000 frank. Het detail van deze vermeerdering wordt vermeld in artikelen 22 en 23 van het verantwoordingsprogramma.

1. De gewijzigde ontvangsten en uitgaven van de begroting van de Regie der Gebouwen worden door het Parlement goedgekeurd. De vastleggingskredieten ten bedrage van 218 714 000 frank hebben betrekking op projecten die door het Ministerieel Comité voor sociale en economische coördinatie bij zijn zitting van 5 juli 1984 werden aanvaard.

2. Artikel 23 van het wetsontwerp voorziet de overdracht naar het volgende jaar van de vastleggings- en de ordonnanceringskredieten van de nieuwe artikelen 550.12 tot 550.17.

Voor de ordonnanceringskredieten zal van deze bepaling slechts gebruik kunnen worden gemaakt voor de overdrachten van 1985 naar 1986.

3. Artikel 21, § 3, van het wetsontwerp geeft de nieuwe bedragen van de investeringen voor de :

« Office de la Navigation »	+150,0
Dienst voor de scheepvaart	+150,0
N.V. Zeekanaal	+150,0
Totaal	+450,0

(Zie punt III, 1°).

V. Artikel 26 van het wetsontwerp

Het Hof heeft in zijn 141e Boek van opmerkingen (blz. 115 tot 118) de aandacht van het Parlement gevestigd op het probleem van het ten laste nemen door de Staat van de uitgaven die de onderhoudsbaggerwerken van de toegangsgeulen tot de zeesluizen met zich brengen.

Op grond van overeenkomsten tussen de Minister van Openbare Werken en de stad Antwerpen enerzijds, en de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel anderzijds, komen de onderhoudsbaggerwerken ten laste van de Staat die de leiding van de werken aan zijn medecontractanten overlaat.

Het Hof heeft in zijn uiteenzetting in het voormelde Boek waarvan een kopie hierbij gevoegd is, het ontbreken van een wettelijke grondslag voor de voormelde overeenkomsten aan de kaak gesteld.

Sedertdien heeft de Minister van Openbare Werken zich in een brief van 8 oktober 1984 bij het standpunt van het Hof aangesloten en zich ertoe verbonden het vereiste initiatief te nemen.

Voorts preciseert de Minister dat in afwachting van de wettelijke bekrachtiging van die overeenkomsten, de uitvoering van de verplichtingen ervan mogelijk zal gemaakt worden door een bijbepaling in het aanpassingsblad voor 1984.

Dat is de inhoud van artikel 26 van het ontwerp van begrotingswet dat thans onderzocht wordt; dit artikel heeft tot

Le Ministre donne à ce sujet l'explication suivante :

Article 21, § 2, et 23 du projet de loi — Régie des Bâtiments. Pour l'année 1984, seuls les crédits d'engagement ont été majorés de 218 714 000 francs. Le détail de cette augmentation figure aux articles 22 et 23 du programme justificatif.

1. Les modifications en recettes et dépenses du budget de la Régie des Bâtiments sont approuvées par le Parlement. Les crédits d'engagement d'un montant de 218 714 000 francs concernent des projets qui ont été acceptés par le Comité ministériel de coordination économique et sociale à sa réunion du 5 juillet 1984.

2. L'article 23 du projet de loi prévoit le transfert à l'année suivante des crédits d'engagement et d'ordonnancement des nouveaux articles 550.12 à 550.17.

Pour les crédits d'ordonnancement, il ne sera fait usage de cette disposition que pour les transferts de 1985 à 1986.

3. L'article 21, § 3, du projet de loi indique les nouveaux montants des investissements pour :

L'Office de la Navigation	+150,0
Le « Dienst voor de scheepvaart »	+150,0
La S.A. Canal maritime	+150,0
Total	+450,0

(Voir point III, 1°).

V. Article 26 du projet de loi

Dans le 141^e Cahier d'observation (pp. 114 à 117) la Cour a attiré l'attention du Parlement sur le problème relatif à la prise en charge par l'Etat des dépenses qu'entraînent les travaux de dragages d'entretien des chenaux d'accès aux écluses maritimes.

Par conventions avenues entre le Ministre des Travaux publics et la ville d'Anvers, d'une part, ainsi que la S.A. Canal et Installations maritimes de Bruxelles, d'autre part, les dragages d'entretien sont à charge de l'Etat qui abandonne à ses cocontractants la maîtrise de l'ouvrage.

Dans son exposé au Cahier précité et dont copie est ci-jointe, la Cour a dénoncé l'absence de base légale des conventions précitées.

Depuis lors, par lettre du 8 octobre 1984, le Ministre des Travaux publics s'est rallié au point de vue de la Cour et s'est engagé à prendre les initiatives requises.

En outre, le Ministre précise qu'en attendant la ratification légale de ces conventions, l'exécution des obligations qu'elles contiennent sera rendue possible par le biais d'une adjonction au feuillet d'ajustement 1984.

C'est l'objet de l'article 26 du projet de loi budgétaire, à l'examen, lequel tend à autoriser l'imputation à charge du

doel machtiging te verlenen tot de aanrekening van de aan-
gevochten uitgaven ten laste van de begroting van het Minis-
terie van Openbare Werken zonder evenwel de uitdrukkelijke
bekrachtiging van de litigieuze overeenkomsten te vormen.

VI. *Subsidiaire opmerking*

Een vergoeding van 59 400 000 frank is aan de N.V. *Etudes et investissements immobiliers* toegekend ter uitvoering van een dadingsovereenkomst die op 20 juni 1983 is afgesloten om een einde te maken aan een geschil betreffende een door de Belgische Staat ten behoeve van het Europees Parlement gehuurd onroerend goed. De uitgave is bij gebrek aan een beschikbaar specifiek krediet ten laste van artikel 72.03 van titel II van de begroting van het departement aangerekend.

De Minister van Openbare Werken had bij brief van 9 november 1983 het Hof ervan verzekerd dat hij de nodige maatregelen zou treffen om de inadequate budgettaire aanrekening recht te zetten. Dat voornemen van de Minister heeft niet door het thans onderzochte wetsontwerp gestalte gekregen.

De Minister deelt mede dat de nodige maatregelen worden door middel van het aanpassingsblad voor het jaar 1985 getroffen om de onjuiste aanrekening van de vergoeding van 59 400 000 frank op artikel 72.03 van titel II van de begroting van het departement recht te zetten.

IV. STEMMINGEN

1. Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1985

De tabel, alle artikelen evenals het geheel van het gemendeerde ontwerp worden aangenomen met 12 tegen 4 stemmen.

2. Ontwerpen van wet houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1984

De tabellen, alle artikelen evenals het geheel van beide ontwerpen worden aangenomen met 12 tegen 4 stemmen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd door de 14 aanwezige leden.

De Verslaggever,
J. DE SERANNO.

De Voorzitter,
F. DE BONDT.

budget du Ministère des Travaux publics des dépenses contestées sans toutefois constituer la ratification expresse des conventions litigieuses.

VI. *Remarque subsidiaire*

Une indemnité de 59 400 000 francs a été octroyée à la S.A. Etudes et investissements immobiliers en exécution d'une convention transactionnelle conclue le 20 juin 1983 pour mettre fin à un litige relatif à un immeuble loué par l'Etat belge pour les besoins du Parlement européen. La dépense a été imputée à charge de l'article 72.03 du titre II du budget du département à défaut de crédit spécifique disponible.

Par lettre du 9 novembre 1983, le Ministre des Travaux publics avait assuré la Cour qu'il prendrait les mesures nécessaires pour régulariser l'imputation budgétaire inadéquate. L'intention ainsi exprimée par le Ministre n'a pas été concrétisée par le projet de loi actuellement à l'examen.

Le Ministre communique que les mesures nécessaires seront prises par le biais du feuillet d'ajustement de l'année 1985 de manière à corriger l'imputation inexacte de l'indemnité de 59 400 000 francs à l'article 72.03 du titre II du budget du département.

IV. VOTES

1. Projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1985

Le tableau, tous les articles, ainsi que l'ensemble du projet amendé, ont été adoptés par 12 voix contre 4.

2. Projet de loi ajustant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1984

Les tableaux, tous les articles, ainsi que l'ensemble des deux projets, ont été adoptés par 12 voix contre 4.

Lep résent rapport a été approuvé à l'unanimité des 14 membres présents.

Le Rapporteur,
J. DE SERANNO.

Le Président,
F. DE BONDT.

AMENDEMENT
AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

TITEL I

LOPENDE UITGAVEN

SECTIE 31

Eigenlijk Ministerie van Openbare Werken

HOOFDSTUK IV

Inkomensoverdrachten binnen de sector overheid

Inkomensoverdrachten aan fondsen
en aan openbare instellingen zonder bedrijfskarakter

ART. 41.60 (nieuw). — *Toelage aan het Nationaal Instituut voor de Huisvesting om het in de mogelijkheid te stellen zijn werkingskosten te dekken.*

Een krediet van 50 000 000 frank is ingeschreven tegenover dit artikel.

AMENDEMENT
ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

TITRE I

DEPENSES COURANTES

SECTION 31

Ministère des Travaux publics proprement dit

CHAPITRE IV

Transferts de revenus à l'intérieur du secteur public

Transferts de revenus aux fonds
et aux institutions publiques sans caractère d'entreprise

ART. 41.60 (nouveau). — *Subside à l'Institut national du Logement pour lui permettre de couvrir ses frais de fonctionnement.*

Un crédit non dissocié de 50 000 000 de francs est inscrit en regard de cet article.

GECOÖRDINEERDE TEKST VAN DE WETSONTWERPEN HOUDENDE AANPASSING VAN DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1984

(Stukken 6-XVI (1984-1985) — Nrs. 1 en 1bis)

ONTWERP VAN WET

BOUDEWIJN,
Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Financiën, van Onze Minister van Openbare Werken en van Onze Minister van Begroting en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Financiën en Onze Minister van Begroting zijn gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen waarvan de tekst volgt :

I. KREDIETAANPASSINGEN

ARTIKEL 1

De kredieten ingeschreven onder Titel I — Lopende uitgaven, onder Titel II — Kapitaaluitgaven en onder Titel III — Aflossingen van Overheidsschuld van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1984 worden aangepast volgens de omstandige vermeldingen in de bij deze wet gevoegde tabel en ten belope van :

(In miljoenen franken)

TEXTE COORDONNE DES PROJETS DE LOIS AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1984

(Doc. 6-XVI (1984-1985) — N^{os} 1 et 1bis)

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,
Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances, de Notre Ministre des Travaux publics et de Notre Ministre du Budget et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances et Notre Ministre du Budget sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

I. AJUSTEMENTS DES CREDITS

ARTICLE 1^{er}

Les crédits prévus au Titre I — Dépenses courantes, au Titre II — Dépenses de capital et au Titre III — Amortissements de la Dette publique du budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1984, sont ajustés suivant les données détaillées du tableau annexé à la présente loi et à concurrence de :

(En millions de francs)

AANPASSINGEN	Niet-gesplitste kredieten — Crédits non dissociés	Gesplitste kredieten — Crédits dissociés		AJUSTEMENTS
		Vastleggings-kredieten — Crédits d'engagement	Ordonnancerings-kredieten — Crédits d'ordonnancement	
TITEL I		TITRE I		
Lopende uitgaven		Dépenses courantes		
Bijkredieten voor het lopend jaar . . .	4 778,6	—	—	Crédits supplémentaires de l'année courante.
Verminderingen	36,3	—	—	Réductions.
Bijkredieten voor vroegere jaren . . .	270,8	—	—	Crédits supplémentaires pour années antérieures.

(In miljoenen franken)		(En millions de francs)		
AANPASSINGEN	Niet-gesplitste kredieten — <i>Crédits non dissociés</i>	Gesplitste kredieten — <i>Crédits dissociés</i>		AJUSTEMENTS
		Vastleggings-kredieten — <i>Crédits d'engagement</i>	Ordonnancerings-kredieten — <i>Crédits d'ordonnancement</i>	

TITEL II

Kapitaaluitgaven

Bijkredieten voor het lopend jaar . . .	585,7	1 368,4	531,2	Crédits supplémentaires de l'année courante.
Verminderings	4,5	1 635,2	904,0	Réductions.
Bijkredieten voor vroegere jaren . . .	8,4	—	—	Crédits supplémentaires pour années antérieures.

TITEL III

Aflossingen van Overheidsschuld

Bijkredieten voor het lopend jaar . . .	3 999,0	—	—	Crédits supplémentaires de l'année courante.
Bijkredieten voor vroegere jaren . . .	5 419,0	—	—	Crédits supplémentaires pour années antérieures.

TITRE II

Dépenses de capital

TITRE III

Amortissements de la Dette publique

II. DIVERSE BEPALINGEN

ART. 2

Het op 1 september 1981 op artikel 63.02.C « Leningfonds voor de personeelsleden » van de Afzonderlijke sectie van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1981 bestaande saldo zal bij koninklijk besluit onder de vorm van toelage toegekend worden aan de V.Z.W. « Sociale Dienst van het Ministerie van Openbare Werken ».

De terugstortingen van de leningen toegestaan op het voornoemde artikel 63.02.C geschieden ten bate van de V.Z.W. « Sociale Dienst van het Ministerie van Openbare Werken », welke de datum van toekenning ook weze.

ART. 3

Het Wegenfonds wordt ontslagen van de terugvordering ten laste van 244 geschoolde werklieden A bij het Wegenfonds van de hen tijdens de periode van 1 februari 1981 tot en met 30 september 1983 ten onrechte uitbetaalde wedden naar aanleiding van het feit dat, bij de toekenning van de weddeschaal 41/B 153.478-183.588, dit geldelijk voordeel werd beschouwd als een logische toepassing van de organieke bepalingen van het koninklijk besluit van 11 februari 1977 houdende bijzondere administratieve en geldelijke bepalingen betreffende sommige personeelsleden in de rijksbesturen, dit wil zeggen na 4 jaar graadanciënniteit.

II. DISPOSITIONS DIVERSES

ART. 2

Le solde existant au 1^{er} septembre 1981 à l'article 63.02.C « Caisse de prêts aux agents » de la Section particulière du budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1981 sera transféré par arrêté royal, sous forme de subvention, à l'A.S.B.L. « Service social du Ministère des Travaux publics ».

Les remboursements des prêts consentis à l'article 63.02.C précité s'effectuent au profit de l'A.S.B.L. « Service social du Ministère des Travaux publics », quelle que soit la date d'attribution.

ART. 3

Le Fonds des Routes est dispensé de récupérer à charge de 244 ouvriers qualifiés A du Fonds des Routes, les traitements liquidés indûment à leur profit au cours de la période du 1^{er} février 1981 au 30 septembre 1983 inclus, du fait que, lors de l'octroi de l'échelle 41/B 153.478-183.588, cet avantage pécuniaire a été considéré comme l'application logique des dispositions organiques de l'arrêté royal du 11 février 1977 portant des dispositions administratives et pécuniaires particulières en faveur de certains agents des administrations de l'Etat, c'est-à-dire après 4 ans d'ancienneté de grade.

ART. 4

De N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel wordt ertoe gemachtigd om aan haar personeelsleden die aangesloten waren bij de door de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel opgerichte zelfstandige pensioenkas en die op 1 juli 1972 nog niet op pensioen waren gesteld, de door hen gestorte persoonlijke bijdrage, vermeerderd met de daarop verworven rente, terug te betalen. Aangaande de personeelsleden die vóór 1 juli 1972 op pensioen werden gesteld wordt zij gemachtigd het gedeelte van de door hen gestorte persoonlijke bijdrage dat nog niet was uitgeput door aan hen reeds gedane pensioenuitkeringen, vermeerderd met de daarop verworven rente, terug te betalen.

ART. 5

Het Nationaal Instituut voor de Huisvesting wordt ontslagen van de terugvordering, ten laste van sommige ambtenaren van de gedurende de periode van 24 oktober 1969 tot 30 juni 1983 eventueel ten onrechte uitbetaalde bedragen die het gevolg zijn van het mogelijk verschil tussen de forfaitaire vergoeding en de werkelijke kosten voor verblijfskosten zoals bepaald bij koninklijk besluit van 26 september 1972 tot vaststelling van het presentiegeld en van de vergoedingen voor reiskosten en verblijfskosten toegekend aan de leden van de hoge raad en het beheerscomité van het Nationaal Instituut voor de Huisvesting.

ART. 6

De schuldvordering van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ten bedrage van 180 200 frank betreffende het begrotingsjaar 1977, artikel 11.04, wordt ontheven van de vijfjarige verjaring voorzien in artikel 1, a) van de wet van 6 februari 1970.

ART. 7

De schuldvordering van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ten bedrage van 964 frank betreffende het begrotingsjaar 1979, artikel 12.05, wordt ontheven van de vijfjarige verjaring voorzien in artikel 1, a) van de wet van 6 februari 1970.

ART. 8

De schuldvordering van de « Caisse commune d'Assurances La Belgique industrielle » te Luik ten bedrage van 171 435 frank betreffende het begrotingsjaar 1978, artikel 01.09, wordt ontheven van de vijfjarige verjaring voorzien in artikel 1, a, van de wet van 6 februari 1970.

ART. 9

De schuldvorderingen van de stad Antwerpen ten bedrage van 55 883 frank en 1 476 667 frank, betreffende het begro-

ART. 4

La S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles est autorisée à rembourser aux membres de son personnel qui étaient affiliés à la caisse autonome de pensions créée par la S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles, et qui n'avaient pas encore été mis à la retraite à la date du 1^{er} juillet 1972, la cotisation personnelle qu'ils y ont versée, majorée de la rente y afférente. Aux membres de son personnel qui ont été mis à la retraite avant le 1^{er} juillet 1972, elle est autorisée à rembourser la part de la cotisation personnelle versée par chacun d'eux qui n'était pas encore épuisée par les versements de pension déjà effectués en leur faveur, majorée de la rente y afférente.

ART. 5

L'Institut national du Logement est dispensé de la récupération, à charge de certains fonctionnaires, des montants éventuellement décaissés à tort durant la période s'étendant du 24 octobre 1969 au 30 juin 1983, résultant de la différence éventuelle entre l'indemnité forfaitaire et les frais de séjour réels comme stipulé par l'arrêté royal du 26 septembre 1972 fixant le montant des jetons de présence et des indemnités pour frais de parcours et de séjour alloués aux membres du conseil supérieur et du comité de gestion de l'Institut national du Logement.

ART. 6

La créance de la Société nationale des Chemins de fer belges, au montant de 180 200 francs, relative à l'année budgétaire 1977, article 11.04, est relevée de la prescription quinquennale prévue à l'article 1^{er}, a) de la loi du 6 février 1970.

ART. 7

La créance de la Société nationale des Chemins de fer belges, au montant de 964 francs, relative à l'année budgétaire 1979, article 12.05, est relevée de la prescription quinquennale prévue à l'article 1^{er}, a) de la loi du 6 février 1970.

ART. 8

La créance de la Caisse commune d'assurances « La Belgique industrielle » à Liège, au montant de 171 435 francs, relative à l'année budgétaire 1978, article 01.09, est relevée de la prescription quinquennale prévue à l'article 1^{er}, a) de la loi du 6 février 1970.

ART. 9

Les créances de la ville d'Anvers aux montants de 55 883 francs et de 1 476 667 francs, relatives à l'année budgétaire

tingsjaar 1978, artikel 14.03, worden ontheven van de vijfjarige verjaring voorzien in artikel 1, *a*, van de wet van 6 februari 1970.

ART. 10

De schuldvordering van de P.V.B.A. « Hoebeke et Fils » ten bedrage van 8 507 frank betreffende het begrotingsjaar 1977, artikel 12.19, wordt ontheven van de vijfjarige verjaring voorzien in artikel 1, *a*, van de wet van 6 februari 1970.

ART. 11

De schuldvordering van het Wegenfonds ten bedrage van 3 958 030 frank betreffende de begrotingsjaren 1968, 1969 en 1970, artikel 11.04, wordt ontheven van de vijfjarige verjaring voorzien in artikel 1, *a*, van de wet van 6 februari 1970.

ART. 12

De Minister van Openbare Werken wordt gemachtigd tot de terugbetaling, ten laste van artikel 11.04, sectie 31 van titel I, lopende uitgaven, van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1984, van een som van 3 958 030 frank, zijnde het bedrag van de verkeerdelijk door het Wegenfonds aan bepaalde personeelsleden van het departement van Openbare Werken betaalde vergoedingen tijdens de jaren 1968, 1969 en 1970.

ART. 13

De schuldvorderingen van het Wegenfonds ten bedrage van 132 655 798 frank betreffende de begrotingsjaren 1968, 1969, 1970 en 1971, artikel 63.15 wordt ontheven van de vijfjarige verjaring voorzien in artikel 1, *a*, van de wet van 6 februari 1970.

ART. 14

De Minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd, ten laste van het artikel 63.15, sectie 31 van Titel II, kapitaaluitgaven, van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1984, uitgaven aan te rekenen ten belope van 132 655 798 frank als terugbetaling aan het Wegenfonds van verbintenissen door hem tijdens de jaren 1968, 1969, 1970 en 1971 afgesloten ten gerieve van het Ministerie van Openbare Werken.

ART. 15

De Minister van Openbare Werken, als beheerder van het Wegenfonds, wordt ontslagen van de terugvordering ten laste van het eigenlijk Ministerie van Openbare Werken, van reiskosten van de toenmalige Minister en van sommige van zijn medewerkers tijdens de jaren 1974, 1975 en 1976, die verkeerdelijk werden aangerekend op de begroting van het Wegenfonds.

In dezelfde hoedanigheid, wordt de Minister van Openbare Werken eveneens gemachtigd af te zien van de terugvorde-

1978, article 14.03, sont relevées de la prescription quinquennale prévue à l'article 1^{er}, *a*, de la loi du 6 février 1970.

ART. 10

La créance de la S.P.R.L. Hoebeke et Fils au montant de 8 507 francs, relative à l'année budgétaire 1977, article 12.19, est relevée de la prescription quinquennale prévue à l'article 1^{er}, *a*, de la loi du 6 février 1970.

ART. 11

La créance du Fonds des Routes au montant de 3 958 030 francs, relative aux années budgétaires 1968, 1969 et 1970, article 11.04 est relevée de la prescription quinquennale prévue à l'article 1^{er}, *a*, de la loi du 6 février 1970.

ART. 12

Le Ministre des Travaux publics est autorisé à procéder au remboursement à la charge de l'article 11.04, section 31 du titre I, dépenses courantes, du budget du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1984, d'une somme de 3 958 030 francs, représentant le montant d'indemnités payées erronément par le Fonds des Routes à certains membres du personnel du département des Travaux publics au cours des années 1968, 1969 et 1970.

ART. 13

La créance du Fonds des Routes au montant de 132 655 798 francs, relative aux années budgétaires 1968, 1969, 1970 et 1971, article 63.15, est relevée de la prescription quinquennale prévue à l'article 1^{er}, *a*, de la loi du 6 février 1970.

ART. 14

Le Ministre des Travaux publics est autorisé à imputer, à la charge de l'article 63.15, section 31 du Titre II, dépenses de capital, du budget du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1984 des dépenses au montant de 132 655 798 francs à titre de remboursement, au Fonds des Routes, des engagements contractés par lui au cours des années 1968, 1969, 1970 et 1971 au profit du Ministère des Travaux publics.

ART. 15

Le Ministre des Travaux publics, en sa qualité de gérant du Fonds des Routes, est dispensé de procéder à la récupération à charge du département des Travaux publics proprement dit, de frais de voyages exposés au cours des années 1974, 1975 et 1976 par le Ministre de l'époque et certains de ses collaborateurs, et imputés erronément à charge du budget du Fonds des Routes.

En la même qualité, le Ministre des Travaux publics est également autorisé à renoncer à la récupération de frais de

ring van de receptiekosten van het toenmalige ministerie. kabinet in 1971, 1972 en 1973, die eveneens verkeerdelijk werden aangerekend op de begroting van het Wegenfonds.

ART. 16

De Minister van Openbare Werken, als beheerder van het Wegenfonds, is ertoe gemachtigd af te zien van de terugvordering van het bedrag van 3 692 321 frank van de verrekening nr. 7, die is opgemaakt voor de aanneming « Autosnelweg Nijvel-Gosselies, perceel B, vak Luttre-Buzet » en die volgens het Rekenhof ten onrechte is betaald ten laste van de op artikel 33.01 ingeschreven kredieten.

Het bedrag van de vastleggingskredieten die naar de begroting van 1985 mogen worden overgedragen zal met eenzelfde som worden verminderd.

ART. 17

De Minister van Openbare Werken, als beheerder van het Wegenfonds, wordt ontheven van de verplichting om voor rekening van het eigenlijke departement van Openbare Werken de kosten terug te vorderen voor de huur van computers, bestemd voor de diensten van programmatie, informatie en statistiek van dit departement, die tijdens de jaren 1972 en volgende verkeerdelijk is ten laste genomen door het Wegenfonds.

ART. 18

De Regie der Gebouwen wordt ertoe gemachtigd de saldo's van de vastleggingskredieten van de artikelen 550.09, 550.10, 550.11 en van de betalingskredieten van de artikelen 550.09, 550.10 en 550.11 van de begroting van de Regie der Gebouwen, beschikbaar bij de afsluiting van de begrotingsjaren 1983 en 1984 respectievelijk over te dragen naar de jaren 1984 en 1985.

ART. 19

De schuldvordering van de rechthebbenden van wijlen René Barbier ten bedrage van 82 845 frank betreffende de begrotingsjaren 1960 tot 1962, artikel 51.06, wordt ontheven van de vijfjarige verjaring voorzien in artikel 1, a) van de wet van 6 februari 1970.

ART. 20

De schuldvordering van de N.V. Van Moswinck ten bedrage van 20 000 frank betreffende het begrotingsjaar 1979, artikel 73.20, wordt ontheven van de vijfjarige verjaring voorzien in artikel 1, a) van de wet van 6 februari 1970.

ART. 21

§ 1. In artikel 21 van de wet van 3 april 1984 houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor

réception exposés en 1971, 1972 et 1973 par le Cabinet ministériel de l'époque, ces frais ayant également été imputés à tort au Fonds des Routes.

ART. 16

Le Ministre des Travaux publics en sa qualité de gérant du Fonds des Routes est autorisé à renoncer à la récupération du montant du décompte n° 7, soit 3 692 321 francs, élaboré à propos de l'entreprise « Autoroute Nivelles-Gosselies, lot B, tronçon Luttre-Buzet et payé abusivement selon la Cour des comptes, à charge des crédits ouverts sous l'article 33.01.

Le montant des crédits d'engagement pouvant être reportés au budget 1985 sera diminué d'un montant de même import.

ART. 17

Le Ministre des Travaux publics, en sa qualité de gérant du Fonds des Routes, est dispensé de procéder à la récupération à charge du département des Travaux publics proprement dit du coût de la location d'ordinateurs destinés aux services de programmation, de l'information et de la statistique de ce département, qui au cours des années 1972 et suivantes a été prise erronément en charge par le Fonds des Routes.

ART. 18

La Régie des Bâtiments est autorisée à reporter respectivement aux années 1984 et 1985 les soldes des crédits d'engagement des articles 550.09, 550.10 et 550.11 et des crédits de paiement des articles 550.09, 550.10 et 550.11 du budget de la Régie des Bâtiments, disponibles à la clôture des années budgétaires 1983 et 1984.

ART. 19

La créance des ayants droit de feu René Barbier au montant de 82 845 francs, relative aux années budgétaires 1960 à 1962, article 51.06, est relevée de la prescription quinquennale prévue à l'article 1^{er}, a), de la loi du 6 février 1970.

ART. 20

La créance de la S.A. Van Moswinck au montant de 20 000 francs, relative à l'année budgétaire 1979, article 73.20, est relevée de la prescription quinquennale prévue à l'article 1^{er}, a), de la loi du 6 février 1970.

ART. 21

§ 1^{er}. Dans l'article 21 de la loi du 3 avril 1984 contenant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année bud-

het begrotingsjaar 1984 worden de tweede en derde leden vervangen door de volgende bepalingen :

Deze begroting beloopt 128 488 987 000 frank voor de ontvangsten en 128 053 886 000 frank voor de uitgaven. De ontvangsten en de uitgaven voor orde worden geschat op 25 000 000 frank.

Zij bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 28 883 800 000 frank.

§ 2. In artikel 22 van de wet van 3 april 1984 houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1984 wordt het vierde lid vervangen door de volgende bepaling :

Zij bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 9 690 214 000 frank in het kader van haar statutaire opdracht en voor een bedrag van 840 690 000 frank in het kader der verrichtingen voor orde.

§ 3. Het eerste lid van artikel 29 van de wet van 3 april 1984 houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1984 wordt door de volgende bepaling vervangen :

De Minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd de hieronder vermelde autonome instellingen toe te laten verbintenissen te onderschrijven, waarvan de Staat de last op zich neemt, tot het naast elke instelling aangegeven bedrag :

- « Office de la Navigation » : 1 000 000 000 frank;
- Dienst voor de Scheepvaart : 1 150 000 000 frank;

— N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel : 1 178 000 000 frank.

ART. 22

Het Wegenfonds wordt ertoe gemachtigd het saldo van de vastleggingskredieten van het artikel 533.07 en van de betalingskredieten van het artikel 533.07 van de begroting van het Wegenfonds, beschikbaar bij de afsluiting van het begrotingsjaar 1984, over te dragen naar het jaar 1985.

ART. 23

De Regie der Gebouwen wordt ertoe gemachtigd de saldo's van de vastleggingskredieten van de artikelen 550.12, 550.13, 550.14, 550.15, 550.16 en 550.17 en van de betalingskredieten van de artikelen 550.12, 550.13, 550.14, 550.15, 550.16 en 550.17 van de begroting van de Regie der Gebouwen, beschikbaar bij de afsluiting van het begrotingsjaar 1984, over te dragen naar het jaar 1985.

ART. 24

De in artikel 27 van de wet van 3 april 1984, houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor

gétaire 1984, les deuxième et troisième alinéas sont remplacés par les dispositions suivantes :

Ce budget s'élève pour les recettes à 128 488 987 000 francs et pour les dépenses à 128 053 886 000 francs. Les recettes et les dépenses pour ordre sont évaluées à 25 000 000 de francs.

Il comporte en dépenses, des crédits d'engagement pour un montant de 28 883 800 000 francs.

§ 2. Dans l'article 22 de la loi du 3 avril 1984 contenant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1984, le quatrième alinéa est remplacé par la disposition suivante :

Il comporte en dépenses, des crédits d'engagement pour un montant de 9 690 214 000 francs dans le cadre de sa mission statutaire et pour un montant de 840 690 000 francs dans le cadre des opérations pour ordre.

§ 3. Le premier alinéa de l'article 29 de la loi du 3 avril 1984 contenant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1984 est remplacé par la disposition suivante :

Le Ministre des Travaux publics peut autoriser les organismes autonomes indiqués ci-après à souscrire des engagements dont l'Etat assume la charge, jusqu'au montant indiqué en regard de chaque organisme :

- Office de la Navigation : 1 000 000 000 de francs;
- « Dienst voor de Scheepvaart » : 1 150 000 000 de francs;
- S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles : 1 178 000 000 de francs.

ART. 22

Le Fonds des Routes est autorisé à reporter à l'année 1985 le solde des crédits d'engagement de l'article 533.07 et des crédits de paiement de l'article 533.07 du budget du Fonds des Routes disponibles à la clôture de l'année budgétaire 1984.

ART. 23

La Régie des Bâtiments est autorisée à reporter à l'année 1985 les soldes des crédits d'engagement des articles 550.12, 550.13, 550.14, 550.15, 550.16 et 550.17 et des crédits de paiement des articles 550.12, 550.13, 550.14, 550.15, 550.16 et 550.17 du budget de la Régie des Bâtiments disponibles à la clôture de l'année budgétaire 1984.

ART. 24

Les montants de 850 000 000 de francs et de 1 000 000 000 de francs pour lesquels l'Office de la Navigation et le

het begrotingsjaar 1984, bepaalde bedragen van 850 000 000 frank en 1 000 000 000 frank waarvoor de « Office de la Navigation » en de Dienst voor de Scheepvaart gemachtigd worden, buiten de openbare kapitaalmarkt, leningen aan te gaan worden respectievelijk verhoogd tot 1 000 000 000 frank en 1 150 000 000 frank.

ART. 25

Het in artikel 28 van de wet van 3 april 1984 houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1984 bepaalde bedrag van 1 028 000 000 frank, waarvoor de Minister van Openbare Werken, in akkoord met de Minister van Financiën, gemachtigd wordt de Staatswaarborg te verlenen aan de lening van hetzelfde bedrag aan te gaan door de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel, wordt verhoogd tot 1 383 000 000 frank.

ART. 26

De Minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd de uitgaven, voortvloeiend uit de namens de Staat aangegane verbintenissen jegens de stad Antwerpen en de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel om de onderhoudsbaggerwerken in de toegangsgeulen tot de zeesluizen ten laste te nemen, aan te rekenen op de kredieten ingeschreven onder het artikel 14.03 van de sectie 31, Titel I.

ART. 27

De Minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd de periode van 1 december 1973 tot en met 31 januari 1977 in aanmerking te nemen voor de administratieve en geldelijke loopbaan van de heer G. Gyselings en deze periode voor het overige gelijk te stellen met dienstactiviteit.

ART. 28

De ministeriële beslissing waarbij aan de heer G. Gyselings tijdens de periode van 1 februari 1977 tot en met 30 november 1983, een verlof werd toegestaan op grond van het koninklijk besluit van 2 april 1975 betreffende het verlof dat aan sommige personeelsleden in overheidsdienst wordt verleend voor het verrichten van bepaalde prestaties ten behoeve van in de Kamer van Volksvertegenwoordigers of in de Senaat erkende politieke groepen, wordt bekrachtigd.

ART. 29

De bijkredieten vorige jaren die opgesomd worden in de bij deze wet gevoegde tabel worden gehecht aan het begrotingsjaar 1983.

ART. 30

De bij deze wet toegestane kredieten zullen door de algemene middelen der Schatkist gedekt worden.

« Dienst voor de Scheepvaart » sont autorisés à contracter, en dehors du marché public des capitaux, des emprunts, prévus à l'article 27 de la loi du 3 avril 1984 contenant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année 1984, sont respectivement portés à 1 000 000 000 de francs et 1 150 000 000 de francs.

ART. 25

Le montant de 1 028 000 000 de francs pour lequel le Ministre des Travaux publics en accord avec le Ministre des Finances, est autorisé à accorder la garantie de l'Etat pour l'emprunt d'un même montant, à souscrire par la S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles, prévu à l'article 28 de la loi du 3 avril 1984 contenant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1984 est porté à 1 383 000 000 de francs.

ART. 26

Le Ministre des Travaux publics est autorisé à imputer aux crédits inscrits à l'article 14.03 de la section 31, Titre I, les dépenses résultant des engagements contractés au nom de l'Etat, à l'égard de la ville d'Anvers et de la S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles, d'assumer la charge des dragages d'entretien dans les chenaux d'accès aux écluses maritimes.

ART. 27

Le Ministre des Travaux publics est autorisé à prendre en considération la période du 1^{er} décembre 1973 au 31 janvier 1977 inclus pour les dispositions administratives et pécuniaires relatives à la carrière de Monsieur G. Gyselings et à assimiler cette période à une activité de service.

ART. 28

La décision ministérielle, par laquelle un congé a été accordé à Monsieur G. Gyselings pendant la période du 1^{er} février 1977 au 30 novembre 1983, en vertu de l'arrêté royal du 2 avril 1975 relatif au congé accordé à certains membres du personnel des services publics pour accomplir certaines prestations au bénéfice de groupes politiques reconnus de la Chambre des Représentants ou du Sénat, est ratifiée.

ART. 29

Les crédits supplémentaires années antérieures détaillés au tableau annexé à la présente loi sont rattachés à l'année budgétaire 1983.

ART. 30

Les crédits ouverts par la présente loi seront couverts par les ressources générales du Trésor.

ART. 31

Deze wet treedt in werking de dag van haar bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Wetstabel

Zie de tabel gevoegd bij de Stukken 6-XVI (1984-1985) - Nrs. 1 en *1bis*.

ART. 31

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Tableau de la loi

Voir le tableau joint aux Documents 6-XVI (1984-1985) - N^{os} 1 et *1bis*.