

BELGISCHE SENAAAT**SENAT DE BELGIQUE**

ZITTING 1980-1981

SESSION DE 1980-1981

29 APRIL 1981

29 AVRIL 1981

Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1981

Projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1981

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

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

INHOUDSOPGAVE

SOMMAIRE

	Bladz.
— Uiteenzetting van de Minister	3
A. Inleiding	3
B. Wegen	6
C. Waterlopen	15
D. Havens	25
E. Gebouwen	32
F. Automatisering en processturing	36

	Pages
— Exposé du Ministre	3
A. Introduction	3
B. Routes	6
C. Cours d'eau	15
D. Ports	25
E. Bâtiments	32
F. Automatisation et contrôle de processus	36

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :
Vaste leden : de heren De Bondt, voorzitter; Boey, Bogaerts, Bril, Claeys, Mevr. D'Hondt-Van Opdenbosch, de heren Donnay, Féris, Gerits, Hanin, Hubin, Lagneau, Lepaffe, Maes, Neuray, Poulain, Tilquin, Vanderborght, Windels en De Seranno, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Daems, Dalem, De Baere, Mevr. De Loore-Raeymaekers, de heren Mesotten, Van Herreweghe, Van Nevel en Van Ooteghem.

R. A 12006

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5-XVI (1980-1981) N° 1 : Ontwerp van wet.

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. De Bondt, président; Boey, Bogaerts, Bril, Claeys, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Donnay, Féris, Gerits, Hanin, Hubin, Lagneau, Lepaffe, Maes, Neuray, Poulain, Tilquin, Vanderborght, Windels et De Seranno, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Daems, Dalem, De Baere, Mme De Loore-Raeymaekers, MM. Mesotten, Van Herreweghe, Van Nevel et Van Ooteghem.

R. A 12006

Voir :

Document du Sénat :

5-XVI (1980-1981) N° 1 : Projet de loi.

	Bladz.		Pages
	—		—
— Algemene bespreking	37	— Discussion générale	37
A. Algemeen	37	A. Généralités	37
1. Economische aspecten	37	1. Aspects économiques	37
2. Onderhoudskosten	38	2. Dépenses d'entretien	38
3. Autofinanciering	38	3. Autofinancement	38
4. Verlichting der wegen	39	4. Eclairage des routes	39
5. Prioritair Infrastructuur Programma	40	5. Programme prioritaire d'infrastructures	40
6. Verhouding kosten/baten	41	6. Rapport coûts/bénéfices	41
7. Ecologische Commissie	43	7. Commission d'Ecologie	43
8. Coördinatie	43	8. Coordination	43
9. Omvang der projecten	44	9. Dimension des projets	44
10. Laattijdige toewijzingen	46	10. Attribution tardive des marchés	46
11. Erkenning aannemers	47	11. Agréation des entrepreneurs	47
12. Geografische spreiding der investeringen	48	12. Répartition géographique des investissements	48
13. Natuurrampen - Schadevergoeding	49	13. Calamités naturelles - Indemnisation	49
B. Wegen	49	B. Routes	49
1. Algemeen	49	1. Généralités	49
2. Autosnelwegen	53	2. Autoroutes	53
3. Rijkswegen	56	3. Routes nationales	56
4. Fietspaden	64	4. Pistes cyclables	64
C. Waterwegen	68	C. Voies hydrauliques	68
D. Havens	75	D. Ports	75
1. Havenbeleid	75	1. Politique portuaire	75
2. Haven van Antwerpen	83	2. Port d'Anvers	83
3. Haven van Gent	88	3. Port de Gand	88
4. Haven van Zeebrugge	90	4. Port de Zeebrugge	90
E. Gebouwen	93	E. Bâtiments	93
— Artikelsgewijze bespreking	97	— Discussion des articles	97
— Stemmingen	98	— Votes	98
— Erratum	99	— Erratum	99
— Bijlagen	100	— Annexes	100
1. Lopende uitgaven	100	1. Dépenses courantes	100
2. Evolutie van de omvang van de programma's van de vier sectoren in de investeringsprogramma's vanaf 1971	100	2. Evolution de l'importance des programmes des quatre secteurs au sein du programme d'investissement depuis 1971	100
3. Evolutie der verschillende sectoren van de investeringsprogramma's van Openbare Werken vanaf 1971	101	3. Evolution des différents secteurs du programme d'investissement des Travaux publics depuis 1971	101
4. Functionele hergroepering	101	4. Regroupement fonctionnel	101
5. Vervoer te water	102	5. Trafic par voie navigable	102
6. Tabel van de investeringen van het departement van Openbare Werken	103	6. Tableau des investissements du département des Travaux publics	103

UITEENZETTING VAN DE MINISTER

A. Inleiding

Het begin van deze tachtiger jaren is een periode waar niet zomaar alle behoeften kunnen ingewilligd worden. De schaarheid van de middelen is geen theoretisch begrip meer uit een cursus van algemene economie, maar een realiteit waar wij nu voortdurend mee geconfronteerd worden. De neergaande economische trend heeft samen met andere externe factoren, zoals de brutale stijgingen van de petroleum-producten, de staatsfinanciën naar een kritisch punt gedreven.

Dit heeft ertoe geleid dat de begroting van mijn Departement geen forse stijging kan weergeven tegenover vorige jaren. Meteen is deze toestand een aanzet om met dezelfde middelen meer te verwezenlijken zonder kwaliteitsverlies, is deze situatie een aanleiding om de kosten door te lichten en te drukken, om alle zuivere luxe- of prestige-investeringen te mijden, m.a.w. te komen tot een rationeel, efficiënt en selectief beleid en dito projecten.

De crisis in de bouwsector staat hierbij centraal. Op het stuk van de woningbouw is de Regering reeds maximaal tegemoetgekomen o.m. door verhoogde en nieuwe premies en BTW-teruggave om de effecten van kosteninflatie en hoge hypotheekrenten te temperen. In vergelijking met de woningbouw en de niet-woongebouwen uit de privé-sector, is de toestand in de openbare werken trouwens heel wat positiever. Zo is de verzekerde bedrijvigheidsduur voor deze drie sectoren de volgende :

SECTOREN	Verzekerde bedrijvigheidsduur in maanden	
	In 1977	3e kwartaal 1980
Woongebouwen	5,3	4,4
Niet-woongebouwen	7,7	7,3
Openbare werken	9,6	11,4

Daarbij dient onderstreept dat mijn Departement maximale inspanningen levert tot een evenwichtige spreiding van de vastleggingen tijdens het lopende jaar zodat op die wijze ook alle toegestane kredieten tijdig hun bestemming hebben

Om de toestand in de bouwsector te verbeteren wordt in het jongste Regeerakkoord trouwens in een selectieve schijf als bijkomend investeringsvolume voorzien. Van dit extra-investeringskrediet zal 2,2 miljard frank door mijn Departement worden besteed, en wel aan volgende projecten :

EXPOSE DU MINISTRE

A. Introduction

Le début des années quatre-vingt de notre siècle est une période où l'on ne peut d'emblée satisfaire tous les besoins. En effet, la pénurie des moyens n'est plus aujourd'hui une notion théorique, tirée d'un cours d'économie générale, mais une réalité à laquelle nous sommes constamment confrontés. La régression économique, combinée à d'autres facteurs externes tels que la montée en flèche des produits pétroliers, a mis les finances de l'Etat dans une situation critique.

Il en résulte que le budget de mon Département ne peut traduire un relèvement considérable par rapport aux années précédentes. De plus, cette situation incite à réaliser davantage avec des moyens identiques, sans pour autant y perdre sur le plan de la qualité; elle offre l'occasion d'analyser et de réduire les coûts, de s'abstenir de tout investissement de luxe ou de pur prestige; en d'autres termes d'en arriver à une politique rationnelle, efficace et sélective et à l'élaboration de projets placés sous le même signe.

La crise de la construction, à cet égard, joue un rôle prépondérant. Sur le plan de la construction résidentielle, l'intervention du Gouvernement a déjà atteint son maximum, notamment par l'octroi de primes nouvelles et le relèvement du taux de certaines autres, ainsi que par le remboursement de la TVA en vue de tempérer les effets de l'inflation des coûts et des intérêts hypothécaires élevés. Par rapport à la construction d'habitations et de bâtiments non résidentiels dans le secteur privé, la situation en matière de travaux publics, est du reste un peu plus positive. Ainsi, pour ces trois secteurs, la durée d'activité assurée se présente comme suit :

SECTEURS	Durée d'activité assurée en mois	
	En 1977	3 ^e trimestre de 1980
Habitations	5,3	4,4
Bâtiments non résidentiels	7,7	7,3
Travaux publics	9,6	11,4

Il y a également lieu de souligner que mon Département consent un maximum d'efforts pour répartir les engagements de manière équilibrée pendant l'année en cours de manière que tous les crédits accordés puissent aussi être réservés à temps.

Pour améliorer la situation dans le secteur de la construction, le dernier accord gouvernemental prévoit par ailleurs une tranche de budget sélective en tant que volume d'investissement supplémentaire. De ce crédit d'investissement extraordinaire, mon Département consacrera 2,2 milliards de francs à la réalisation des projets suivants :

1. Voor de oprichting van kleinschalige gebouwen, beperkt tot 40 miljoen frank per project, afwerking daarin begrepen, voor de huisvesting van de onderscheiden diensten van de verschillende departementen,

2. Voor aanpassingswerken aan bestaande gebouwen, zowel energiebesparende maatregelen als veiligheidswerken,

3. Voor specifieke spits technologieën op het gebied van electriciteit en electromechanica.

Deze keuze is weloverwogen en biedt volgende voordelen.

De oprichting van kleinschalige bestuursgebouwen is arbeidsintensief en beantwoordt aan een werkelijke behoefte. Bovendien is er de energiebesparing door de nieuwste verwarmingstechnieken, isolatie en warmterecuperatie, de inschakeling van een groot aantal KMO's door de ver doorgedreven geografische spreiding van deze relatief kleinere projecten, de geringe verwerking van grondstoffen tegenover de belangrijke aanwending van halfafgewerkte produkten en cindfabrikaten, en tenslotte het hoge multiplicatoreffect op de werkgelegenheid uitgaande van dit soort investeringen.

De aanpassingswerken aan bestaande gebouwen hebben dezelfde gunstige effecten, met de nadruk op de energiebesparing, de veiligheid en de toegankelijkheid voor gehandicapten.

De stimulering van specifieke spits technologieën daarentegen is gegrond op het reëel bevorderen van de technologische innovatie binnen de Belgische industrie, het scheppen van nieuwe exportmogelijkheden, de verhoging van energiebesparing en verkeersveiligheid en de valorisatie van de bestaande infrastructuur.

Terugkomend op het globale begrotingspakket, wens ik alvorens de algemene beleidslijnen per sector en de beoogde verwezenlijkingen nader te omschrijven, het onomkeerbare aspect te benadrukken van de talrijke investeringsbeslissingen. Gebouwen, wegen, fietspaden, waterwegen, sluizen, havens en noem maar op, zijn stuk voor stuk beslagleggingen op gelden van onze gemeenschap, waardoor deze investeringen voor lange termijn aan diezelfde gemeenschap voor gebruik worden aangeboden. Bij kleine en goedkope verbruiksgoederen is een fout niet zo erg. Bij de volgende gelegenheid wordt deze vergissing hersteld, en wordt wat beters aangekocht. Met duurzame en dure investeringen kan men zich deze luxe niet veroorloven, niet in goede tijden en zeker niet in de noodgedwongen krappe toestand van vandaag. Vandaar dat ik abstractie wil maken van het blindelings voortzetten van het beleid van mijn voorgangers, niet omdat ik hun van fouten verdenk, integendeel, maar omdat de huidige toestand gans anders is dan de vorige.

Er is niet alleen de budgettaire schaarste maar ook de technologische evolutie, de veranderende behoeften en de

1. Construction de bâtiments modestes moyennant un plafond de 40 millions de francs par projet, parachèvement inclus — destinés à abriter les divers services des différents départements,

2. Travaux d'aménagement de bâtiments existants, aussi bien pour l'application de mesures génératrices d'économies d'énergie que pour des travaux de sécurité,

3. Technologies avancées relevant spécifiquement du domaine de l'électricité et de l'électromécanique.

Ce choix a été mûrement réfléchi et présente les avantages que j'exposerai ci-après.

Premièrement, la construction de bâtiments administratifs modestes est une entreprise à fort coefficient de travail et répond à un réel besoin. Je citerai l'économie des énergies par le recours aux techniques de chauffage ultra-modernes, l'isolation et la récupération de la chaleur, l'appel à un grand nombre de petites et moyennes entreprises du fait de la dispersion géographique très poussée de ces projets de relativement moindre envergure, la minime mise en œuvre de matières premières en regard de l'importante utilisation de produits finis et semi-finis, et, enfin, l'effet multiplicateur énorme sur l'emploi qu'implique ce genre d'investissements.

Les travaux d'aménagement de bâtiments existants produisent les mêmes effets favorables, l'accent étant mis en l'occurrence sur l'économie d'énergie, la sécurité et l'accessibilité des bâtiments aux personnes handicapées.

La stimulation de techniques spécifiques avancées, par contre, est basée sur la promotion effective de l'innovation technologique au sein de l'industrie belge, la création de nouvelles possibilités d'exportation, l'accroissement des économies d'énergie et de la sécurité routière, ainsi que sur la valorisation des infrastructures existantes.

Pour en revenir à l'enveloppe budgétaire globale, je désire, avant d'exposer plus en détail les grandes lignes de ma politique par secteur et les réalisations que j'envisage, mettre en lumière l'aspect irréversible des nombreuses décisions prises en matière d'investissement. Bâtiments, routes, pistes cyclables, voies d'eau, écluses, ports, etc., sont autant de mainmises sur les deniers de notre communauté, à la suite desquelles ces investissements seront pour un long terme, mis à la disposition de cette même communauté, pour son usage. Lorsqu'il s'agit de biens de consommation peu importants et peu coûteux, se tromper n'est pas tellement grave. A l'occasion suivante, l'erreur est réparée, et l'on effectue de meilleurs achats. Mais avec des investissements de longue durée et d'un coût élevé, on ne peut s'offrir un tel luxe, quand même les temps seraient favorables, et à plus forte raison, dans la situation nécessairement difficile que nous connaissons aujourd'hui. C'est pourquoi je désire m'abstenir de poursuivre aveuglément la politique de mes prédécesseurs, non pas parce que je les soupçonne d'erreurs, bien au contraire, mais parce que la situation d'aujourd'hui est tout autre que celle d'hier.

Dans cette situation jouent un rôle décisif non seulement la pénurie de moyens budgétaires, mais encore l'évolution

hoge werkloosheid die hierbij een doorslaggevende rol spelen. Vandaar ook dat ik niet overhaast wens te beslissen over aangelegenheden die hetzij nog onvoldoende onderzocht zijn, hetzij geconcipeerd werden in een periode van hoog conjunctuur waardoor ze gekarakteriseerd zijn. Het nemen van verkeerde beslissingen en het uitvoeren van niet maximaal geëconomiseerde projecten waar generaties lang handel, nijverheid of bevolking zouden onder lijden, is immers te groot.

Het is daarom dat ik mijn administratie belast heb, tot maximale besparingen bij de wegenwerken, en die tegen april 1981 zal beëindigd zijn. Deze heeft tot doel meer wegenwerken met dezelfde kredieten te kunnen uitvoeren zonder kwaliteit of verkeersveiligheid in het gedrang te brengen. Er zal hiertoe veel aandacht besteed worden aan volgende punten :

1. Herziening van de normen gelet op de lagere maximumsnelheden (dwarsprofiel, kromtestraal, lengteprofiel),
2. Herziening van de toepassing van de normen in functie van lokale omstandigheden (maatwerk i.p.v. seriewerk in bebouwde kommen),
3. Herziening van de classificatie van de wegen om te komen tot een kleiner dwarsprofiel in functie van de verkeersintensiteiten,
4. Fasegewijze uitvoering van projecten om te komen tot een grotere directe rendabiliteit van de gedane investeringen (vermijden van overcapaciteit),
5. Herziening van de dimensionering van verharding en funderingen in functie van de werkelijke belasting en de nieuwe technische mogelijkheden inzake berekening en verwerkte materialen,
6. Herziening van de materiaalkeuze :
 - betonverharding tegenover KWS-verharding,
 - andere materialen in functie van lokale omstandigheden.

Bovendien worden bij het economiseren van uitvoeringsprojecten onze Belgische gespecialiseerde studie bureaus met hun kennis, ervaring en know-how zo optimaal mogelijk ingeschakeld. Hiertoe worden proceduresystemen nader onderzocht, welke eensdeels een ongemotiveerde aanduiding moeten vermijden doch anderdeels er zullen op gericht zijn de inventiviteit, de dynamiek en de technologische spitsvondigheid te belonen.

In dezelfde gedachtengang heb ik opdracht gegeven tot het uitvoeren van een grondige studie over de planning van de wegen en van de waterwegen voor de eerstvolgende jaren. Het gaat om een interdisciplinaire benadering zodat naast mijn Administratie ook beroep zal gedaan worden op professoren-economisten tot het uitwerken van een sociaal-economisch onderzoek door middel van een kosten-batenanalyse,

technologique, celle des besoins et, en outre, le taux de chômage élevé. D'où également mon désir d'éviter toute précipitation dans la prise de décisions en des matières qui, soit n'ont pas encore été suffisamment étudiées, soit ont été conçues en une période de haute conjoncture dont elles gardent l'empreinte. Le risque de prendre des décisions erronées et d'exécuter des projets non conçus avec parcimonie, dont le commerce, l'industrie ou la population se ressentiraient pendant des générations est, en effet, trop grand.

C'est la raison pour laquelle j'ai chargé mon Administration de réaliser un maximum d'économies dans l'exécution des travaux routiers devant prendre fin vers le mois d'avril 1981. Cette mesure a pour but de permettre l'exécution d'un plus gros volume de travaux routiers avec les mêmes crédits, sans pour autant que la qualité s'en trouve compromise, non plus que la sécurité du trafic. A cet effet, on sera attentif aux points suivants :

1. Révision des normes compte tenu de la réduction des vitesses maximales (profil en travers, rayon de courbure, profil en long),
2. Révision de l'application des normes en fonction des conditions locales (travail sur mesure au lieu de travail en série dans les agglomérations),
3. Révision de la classification des routes afin d'en venir à un profil à travers réduit, en fonction des volumes de circulation,
4. Exécution des projets par phases, en vue d'obtenir un rendement direct plus élevé des investissements consentis (éviter la surcapacité),
5. Révision du dimensionnement des revêtements et des fondations en fonction des charges réelles et des nouvelles possibilités techniques en ce qui concerne le calcul et les matériaux mis en œuvre,
6. Révision du choix des matériaux :
 - revêtement en béton opposé au revêtement hydrocarboné,
 - autres matériaux en fonction des circonstances locales.

En outre, pour réduire le coût des projets d'exécution, il sera fait appel de la façon la plus optimale à la connaissance, à l'expérience et au « know-how » de nos bureaux d'études belges spécialisés. A cette fin, les systèmes de procédure seront soumis à un examen plus poussé. Ils doivent éviter tout choix non motivé, d'une part, mais viser à récompenser l'inventivité, la dynamique et l'ingéniosité technologique, d'autre part.

Dans le même ordre d'idées, j'ai ordonné l'exécution d'une étude approfondie du planning des routes et des voies navigables pour les années à venir. Il s'agit d'une approche interdisciplinaire, de sorte qu'outre mon Administration, il sera également fait appel à des professeurs-économistes, en vue de procéder à une étude socio-économique basée sur une analyse coût-bénéfice ainsi qu'à des experts pour un rap-

en op deskundigen voor een milieuraapportering, bestaande uit elementen van planologische, urbanistische en ecologische aard. Alle contacten zijn reeds gelegd, opdat tegen september 1981 het eindrapport zal klaar zijn. Dit zal mij in staat stellen tegen volgende begroting u op wetenschappelijke basis een overzicht te kunnen schetsen van de prioriteiten die in de komende jaren kunnen gerealiseerd worden. Uiteraard zal aan de nodige inspraak met alle betrokkenen gedacht worden, doch iedere gewenste wijziging van de prioriteitsregeling zal meteen het mogelijk rendabiliteitsverlies en het verschil in kwalitatieve aspecten aantonen. Deze studie zal dan ook de ideale basis vormen om concreet te kunnen antwoorden op de behoeften die door de gebruikers gevraagd worden, zodat bij de besluitvorming perfect kan gemeten worden welke offers gebracht worden bij elke mogelijke afwijking.

Ik dacht dat deze inleidende bemerkingen noodzakelijk waren om de ernst te onderstrepen waarmede ik de komende jaren mijn beleid op Openbare Werken wil sturen. Hierna volgen sector per sector de specifieke doelstellingen en verwezenlijkingen die voor 1981 gepland worden en waarover ik uw goedkeuring vraag.

B. Wegen

De wegenbegroting van 1981 streeft gelijktijdig twee hoofdoogmerken na : de voortzetting van de belangrijke wegeninfrastructuurwerken ten einde de reeds gedane investeringen zo spoedig mogelijk te laten renderen, alsmede de modernisering van het bestaande wegennet.

Die twee oogmerken vullen elkaar harmonisch aan en worden in de begroting geconcretiseerd door het beschikbaar stellen van aanzienlijke kredieten. Bij de keuze van de projecten werd er zowel voor de grote werken als voor de kleine modernisering naar gestreefd te voldoen aan sommige criteria, ingegeven door de acute sociaal-economische problemen in het algemeen, de problemen van tewerkstelling en de energiecrisis in het bijzonder. In dat perspectief zullen volgende thema's in detail worden onderzocht : verkeersveiligheid, milieu, steun aan de economische activiteit, tewerkstelling, optimalisering van de bestaande infrastructuur, fietspaden, energiebesparingen.

In het algemeen zijn minder kredieten bestemd voor de grote infrastructuurprojecten ten gevolge van de geleidelijke voltooiing van het programma, terwijl het voor de modernisering van het bestaande net bestemde deel voortdurend stijgt.

Niettemin is het zo, dat sommige grote projecten waarvan de evolutie door het Parlement van nabij zou moeten worden gevolgd, nog eens in het licht moeten worden gesteld.

Wat het zuidelijk landsgedeelte betreft, worden hier met name de A8, E9, E40 bedoeld.

Voor de autosnelweg A8 Brussel-Doornik, die van een zeker belang is voor de economische ontwikkeling van West-Henegouwen zal de inspanning waarmede reeds naar aanleiding van de vorige begrotingen een begin werd gemaakt,

port d'environnement comportant des éléments d'ordre urbanistique et écologique. Tous les contacts sont déjà pris afin que le rapport final soit prêt pour le mois de septembre 1981. Ceci me permettra, pour le budget suivant, de vous donner un aperçu sur base scientifique des priorités devant être réalisées dans les années prochaines. Il va de soi que tous les intéressés ne manqueront pas d'être consultés, mais toute modification souhaitée du régime des priorités devra faire apparaître en même temps la perte de rendement éventuelle et la différence dans les aspects qualitatifs. Cette étude constituera dès lors la base idéale permettant de répondre concrètement aux besoins des usagers de sorte que, lors de la prise des décisions, tous les sacrifices à consentir lors d'une éventuelle dérogation soient connus.

Je crois que ces remarques préliminaires étaient nécessaires afin de souligner le sérieux avec lequel je veux mener ma politique aux Travaux publics au cours des années prochaines. Les objectifs et réalisations spécifiques prévus pour 1981 et pour lesquels je sollicite votre approbation sont exposés ci-après, secteur par secteur.

B. Routes

Le budget routier de 1981 poursuit simultanément deux objectifs principaux : la continuation des grands travaux d'infrastructure afin de rentabiliser le plus tôt possible les investissements déjà faits et la modernisation du réseau existant.

Ces deux objectifs se complètent de manière harmonieuse et trouvent leur concrétisation dans le budget par la réservation de crédits importants. Quant au choix des projets, il s'est fait aussi bien pour les grands travaux que pour les petites modernisations avec le souci de satisfaire à certains critères dictés par l'acuité des problèmes socio-économiques en général, des problèmes d'emploi et de la crise de l'énergie en particulier. Dans cette optique, les thèmes suivants seront examinés de manière détaillée : sécurité de la circulation, environnement, support de l'activité économique, emploi, optimalisation des infrastructures routières existantes, pistes cyclables, économies d'énergie.

D'une manière générale, les crédits réservés aux grands projets d'infrastructure sont en légère régression par suite de l'achèvement progressif du programme, tandis que la part réservée à la modernisation du réseau existant est sans cesse croissante.

Il convient toutefois de mettre encore en évidence certains grands projets dont l'évolution mérite d'être suivie de près par le Parlement.

En ce qui concerne le sud du pays, il s'agit notamment des autoroutes A8, E9, E40.

Pour l'autoroute A8 Bruxelles-Tournai, qui présente un intérêt certain pour le développement économique du Hainaut occidental, l'effort financier entrepris à l'occasion des budgets précédents sera poursuivi en 1981 en tenant compte de

in 1981 worden voortgezet, rekening houdend met sommige plaatselijke tracéaanpassingen die ertoe strekken zo goed mogelijk tegemoet te komen aan de desiderata van de landbouwers, de sociale bevolkingsgroep die rechtstreeks wordt getroffen door de voor de totstandbrenging van die infrastructuur noodzakelijke onteigeningen.

Een ander project in Wallonië is dat van de autosnelwegen E9-E40 die in concessie zijn gegeven aan de « Intercommunale pour les autoroutes des Ardennes ». De op de begroting voor 1981 uitgetrokken 2 800 miljoen is een aanpassing van het bedrag op de begroting 1980 met 100 pct. (3 615), beperkt tot 77,6 pct. overeenkomstig de op alle projecten en departementen toepasselijke maatregelen. Die kredietbeperkingen zullen evenwel geen ernstige gevolgen hebben voor de voltooiingstermijn van die twee autosnelwegen waarvoor de laatste significante vastlegging voor 1986 in uitzicht wordt gesteld.

Andere omvangrijke projecten zullen worden aangevat of voortgezet. Het gaat om :

- de voltooiing van de autosnelweg A27 Verviers-Prüm (Intercommunale Vereniging E5) die de ontsluiting van de Oostkantons mogelijk zal maken;
- de voortzetting van de A17 Doornik-Kortrijk;
- de verbinding tussen het eindpunt van de autosnelweg E5 en de « gare des Guillemins » te Luik met het eindpunt van de autosnelweg E9 aan het knooppunt « des Grosses Battes » te Chênée; die werken zullen insgelijks door de Intercommunale E5 worden gedragen;
- de voltooiing van de buitenringautosnelweg om Charleroi;
- de voortzetting van de Ring om Bergen en van de snelverkeerswegen 744 Charleroi-Erquelinnes, 746 Dottignies-Armentières, 634 Binche-Le-Rœulx, 226 Nivelles-Wavre en 795 Villers-le-Bouillet-Soheit-Tinlot.

Wat het noordelijk landsgedeelte betreft, wordt het accent gelegd op volgende projecten :

- de voortzetting door de Intercommunale vereniging E5 van de autosnelweg A2 Lummen-Bertem en meer bepaald de westelijke rondweg om Leuven;
- de voortzetting van de aanleg van de autosnelwegen A17 Kortrijk-Brugge en A19 Kortrijk-Ieper;
- de voortzetting van de RW617 Antwerpen-Zeekust en van de RW310 Aalter-Maldegem;
- de verdere modernisering van de RW58 Oudenaarde-Ronse;
- de RW12 - rondweg om Mol;
- de verbetering van de A13 Antwerpen-Luik;
- de voltooiing van de Ring rond Brussel.

Wat tenslotte het Brusselse gewest betreft, wordt voorrang verleend aan de versnelde voortzetting van de gezamenlijke wegen- en metrowerken.

certaines adaptations locales de tracé dictées par le souci de répondre au mieux aux desiderata des agriculteurs qui constituent le groupe social directement concerné par les expropriations indispensables à la réalisation de cette infrastructure.

Un autre projet en Wallonie est celui des autoroutes E9-E40 qui ont été concédées à l'Intercommunale pour les autoroutes des Ardennes. La dotation de 2 800 millions prévue au budget 1981 constitue une adaptation du montant du budget 1980 à 100 p.c. (3 615) limité à 77,6 p.c. conformément aux dispositions applicables à l'ensemble des projets et à tous les départements. Ces restrictions de crédits n'auront toutefois aucune conséquence grave sur le délai d'achèvement de ces deux autoroutes pour lesquelles le dernier engagement significatif est prévu en 1986.

D'autres projets importants seront entamés ou poursuivis. Ils concernent :

- l'achèvement de l'autoroute A27 Verviers-Prüm (Intercommunale E5) qui permettra le désenclavement des cantons de l'Est;
- la poursuite de l'A17 Tournai-Courtrai;
- la liaison entre l'aboutissement de l'autoroute E5 à la gare des Guillemins à Liège avec la fin de l'autoroute E9 à l'échangeur des Grosses Battes à Chênée; ces travaux seront également pris en charge par l'Intercommunale E5;
- l'achèvement du grand ring de Charleroi;
- la poursuite du ring de Mons et des routes express 744 Charleroi-Erquelinnes, 746 Dottignies-Armentières, 634 Binche-Le-Rœulx, 226 Nivelles-Wavre et 795 Villers-le-Bouillet-Soheit-Tinlot.

En ce qui concerne le nord du pays, l'accent a été mis sur les projets suivants :

- la continuation de l'autoroute A2 Lummen-Bertem par l'intercommunale E5, notamment le contournement ouest de Louvain;
- la continuation de la construction des autoroutes A17 Courtrai-Bruges et A19 Courtrai-Ypres;
- la continuation de la RN617 Antwerpen-Zeekust et de la RN310 Aalter-Maldegem;
- la continuation de la modernisation de la RN58 Oudenaarde-Ronse;
- la RN12 - contournement de Mol;
- l'amélioration de l'A13 Antwerpen-Liège;
- l'achèvement du ring de Bruxelles.

Enfin, pour ce qui est de la région bruxelloise, priorité est accordée à la poursuite de manière accélérée des travaux communs route-métro.

1. Verkeersveiligheid

De verbetering van de verkeersveiligheid blijft meer dan ooit een van de hoofdbetrachtingen.

De inspanning op dit gebied komt tot uiting in de investeringsbegroting van het Wegenfonds.

Immers, net zoals in de vorige begrotingen, is een speciaal krediet van 600 miljoen frank bestemd voor de uitvoering van kleine werken tot verbetering van het comfort en de veiligheid van de autobestuurders, en een krediet van 800 miljoen frank voor de door het Bestuur voor Elektriciteit en Electromechanica langs de wegen en autosnelwegen uit te voeren werken, met als hoofddoel de verbetering van de verkeersveiligheid: verkeerslichtinstallaties aan de kruispunten, verlichting van wegen en autosnelwegen, uitrusting van tunnels, praatpalen enz.

Daarnaast is in het kader van de eigenlijke wegen- en autosnelwegeninvesteringen, het aan de verbetering van het bestaande net bestede gedeelte nog toegenomen in vergelijking met de vorige begrotingen, wat ongetwijfeld een rechtstreekse invloed zal hebben op de verkeersveiligheid.

Insgelijks dient te worden gewezen op het accent dat werd gelegd op de rondwegen om de agglomeraties, die momenteel oververzadigd zijn door een aanzienlijk doorgaand verkeer, een bron van aanhoudende verkeersconflicten.

2. Milieu

Het behoeden van de kwaliteit van het leefmilieu blijft een voortdurende bekommernis voor het Bestuur der Wegen.

Het kan niet worden ontkend dat elke nieuwe wegeninfrastructuur in meerdere of mindere mate een hinder betekent voor de onmiddellijke omgeving. Daarom gebeurt de uitwerking van de tracés altijd in samenwerking met de gemeentebesturen en eventueel met de wijkverenigingen en de milieugroepen. In sommige bijzonder moeilijke gevallen wordt overleg gepleegd met de Ecologische Commissie van het Departement ten einde de voor het milieu minst schadelijke oplossingen te vinden (bijvoorbeeld: de autosnelweg A8 Brussel-Doornik, de autosnelwegen E9-E40, de havenweg te Antwerpen).

De rol van die commissie zal trouwens steeds belangrijker worden, gezien de grotere gevoeligheid van de bevolking ten aanzien van de ecologische problemen.

Wat meer bepaald het leefmilieu betreft, zal het in de begroting 1980 genomen initiatief om een specifiek krediet te bestemmen voor de strijd tegen de met het gebruik van het wegennet gepaard gaande geluidshinder, worden voortgezet.

Zo zal voor iedere provincie een speciaal budget voorbehouden worden voor de bouw van geluidsschermen en de aanleg van beplantingen. Die geluidwerende inrichtingen, waarvan het enige zwakke punt soms het weinig esthetisch

1. Sécurité de la circulation

L'amélioration des conditions de sécurité de la circulation demeure plus que jamais un des soucis prioritaires.

L'action dans ce domaine se fait sentir dans le budget d'investissement du Fonds des Routes.

En effet, tout comme dans les budgets précédents, un premier crédit spécial de 600 millions de francs est prévu pour l'exécution de petits travaux qui ont pour but d'améliorer le confort et la sécurité des automobilistes et un second crédit de 800 millions de francs pour les travaux exécutés par l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique sur les routes et les autoroutes et qui ont comme objectif principal l'amélioration de la sécurité de la circulation (installations de signalisations lumineuses aux carrefours, éclairage routier et autoroutier, équipement de tunnels, postes téléphoniques de secours, etc.).

Par ailleurs, dans le cadre des investissements routiers et autoroutiers proprement dits, la part consacrée à l'amélioration du réseau existant a encore été accrue par rapport aux budgets précédents, ce qui ne pourra manquer d'avoir une incidence directe sur la sécurité de la circulation.

A signaler également l'accent mis sur le contournement d'agglomérations actuellement sursaturées par un important trafic de transit, source de conflits permanents de circulation.

2. Environnement

La préservation de la qualité de la vie et de l'environnement demeure une préoccupation permanente de l'Administration des Routes.

Il est indéniable que toute nouvelle infrastructure routière est génératrice d'une nuisance plus ou moins grande vis-à-vis de l'environnement immédiat. C'est la raison pour laquelle la mise au point des tracés se fait toujours en collaboration avec les autorités communales et éventuellement les associations de quartiers et les groupements de défense de l'environnement. Dans certains cas particulièrement difficiles, la Commission d'Ecologie du Département est consultée afin de trouver les solutions les moins dommageables pour l'environnement (exemples: autoroute A8 Bruxelles-Tournai, autoroutes E9-E40, le « havenweg » à Anvers).

Le rôle joué par cette commission est d'ailleurs appelé à prendre une importance grandissante compte tenu de la sensibilité accrue de la population vis-à-vis des problèmes écologiques.

En ce qui concerne plus particulièrement la qualité de la vie, l'initiative prise lors du budget 1980 de réserver un crédit spécifique pour la lutte contre le bruit lié à l'usage du réseau routier, sera poursuivie.

C'est ainsi que chaque province se verra dotée d'un budget spécial pour la construction de murs anti-bruit et la réalisation de plantations. Ces dispositifs anti-bruit dont le seul point faible est parfois le caractère peu esthétique,

uitzicht is, zullen gepaard gaan met de aanleg van beplantingen om hun inkleding in het landschap te vergemakkelijken.

Dat beleid moet op middellange termijn toelaten onze wegen opnieuw een menselijk aanzicht te geven, een aspect dat vroeger enigszins werd veronachtzaamd ten bate van de onmiddellijke rentabiliteit van de investeringen, enkel gezien uit oogpunt van het verkeer.

3. *Ondersteuning van de economische activiteit*

Er mag niet uit het oog worden verloren dat op het gebied van wegen- en civieltechnische werken, de Staat voor een groot aantal aannemers eigenlijk de enige klant is. Die bijzondere toestand bewijst genoegzaam het rechtstreeks economisch nut van de wegeninvesteringen.

Ten einde de stabiliteit van die tak van de bouwsector niet te verstoren, is dan ook de uiterste voorzichtigheid geboden inzake schommeling van de wegekredieten.

Deze « directe » bijdrage ter ondersteuning van een nijverheidssector is evenwel van minder belang in vergelijking met de « indirecte gevolgen » die een wegeninvestering op de economische ontwikkeling van een gewest kan hebben.

Die indirecte bijlage is merkbaar op de volgende gebieden :

- economische en sociale ontwikkeling van soms slecht bedeelde gebieden of agglomeraties;
- bijdrage van nieuwe wegen tot de vestigingsmogelijkheden van bedrijven of woongebieden;
- stimulatie van de handel : men merkt steevast dat de verbetering van de wegen aanleiding geeft tot de oprichting van nieuwe handelszaken en de modernisering van de aanpalende gebouwen, meer bepaald van de gebouwen voor handel en nijverheid; in sommige gevallen biedt de aanleg van een door het doorgaand verkeer gebruikte rondweg aan de plaatselijke handel ruimere mogelijkheden inzake toegankelijkheid en parkeergelegenheid;
- harmonische ontwikkeling van het toerisme wanneer de nieuwe infrastructuur een toeristisch gebied bedeeft.

Het is immers zo, dat projecten zoals bijvoorbeeld de Ardense autosnelwegen (E9 - E40), de autosnelweg A8 Brussel-Doornik, de autosnelweg A17 Brugge-Kortrijk-Doornik, de autosnelweg A19 Kortrijk-Ieper en de autosnelweg A2 Lummen-Bertem, een aanzienlijke invloed zullen hebben op de sociaal-economische ontwikkeling van de doorsneden gebieden.

4. *Tewerkstelling*

Reeds in de begroting van 1980 duiden de kredieten op een belangrijke heroriëntering van de activiteit naar wat « de kleine werken » wordt genoemd, die weliswaar niet spectaculair zijn maar het voordeel bieden talrijke arbeidsplaatsen te scheppen.

Die nieuwe oriëntering wordt in de onderhavige begroting nog beklemtoond.

seront, dans tous les cas, accompagnés de plantations destinées à faciliter leur intégration dans le paysage.

Cette politique doit permettre à moyen terme de redonner à nos voiries un caractère d'humanité qui a été quelque peu négligé auparavant au profit de la rentabilité immédiate des investissements vue sous l'angle unique de la circulation.

3. *Support de l'activité économique*

Il y a lieu de ne pas perdre de vue que dans le domaine des travaux routiers et de génie civil, l'Etat constitue en réalité le client unique pour un grand nombre d'entreprises. Cette situation particulière démontre à suffisance l'intérêt économique immédiat des investissements routiers.

Il convient donc de se montrer extrêmement prudent en matière de fluctuation des crédits routiers afin de ne pas déstabiliser cette branche du secteur de la construction.

Cette contribution « directe » au soutien d'un secteur industriel est toutefois d'importance mineure comparativement « aux effets indirects » que peut avoir un investissement routier sur le développement économique d'une région.

Cette contribution indirecte se fait sentir dans les domaines suivants :

- développement économique et social de régions ou d'agglomérations parfois mal desservies;
- contribution de nouvelles artères dans les possibilités d'implantation d'industries ou de zones résidentielles;
- stimulation de l'activité commerciale : il est aussi d'observation constante que les améliorations routières entraînent l'installation de nouveaux commerces, la modernisation des immeubles riverains, en particulier ceux à usage commercial ou industriel. Dans certains cas, la construction d'un détournement utilisé par la circulation de transit réserve au commerce local de plus grandes facilités d'accès et de stationnement;
- développement harmonieux du tourisme lorsque la nouvelle infrastructure dessert une région touristique.

Il est indéniable, en effet, que des projets tels que par exemple les autoroutes des Ardennes (E9 - E40), l'autoroute A8 Bruxelles-Tournai, l'autoroute A17 Brugge-Kortrijk-Tournai, l'autoroute A19 Courtrai-Ypres et l'autoroute A2 Lummen-Bertem auront une influence considérable sur le développement socio-économique des régions traversées.

4. *Emploi*

Déjà dans le budget de 1980, les crédits traduisaient une réorientation importante de l'activité vers ce qu'il est convenu d'appeler « les petits travaux » qui, pour n'être pas spectaculaires, présentent cependant l'avantage de créer de nombreux emplois.

Cette tendance est encore accentuée dans le présent budget.

Immers, het tijdperk van de totstandbrenging van de grote wegen- en autosnelwegeninfrastructuur loopt ten einde, wat in de nabije toekomst zal veroorloven de aanwending van de wegenskredieten geleidelijk om te schakelen van het gebied van de investeringen in nieuwe wegen naar dat van de modernisering en het beheer van het bestaande wegenbestand.

Het blijkt immers dat de belangrijke investeringen die tijdens de jongste twee decennia werden gedaan de modernisering van ons omvangrijk gewone wegennet enigszins in de schaduw hebben gelaten.

Die langzame, maar onomkeerbare verschuiving naar werken die minder geldmiddelen vergen, zal vermoedelijk veroorloven het tewerkstellingspeil te behouden ondanks de stagnatie van de totale begroting.

5. *Optimalisering van de bestaande wegeninfrastructuren*

In de vorige begrotingen is in de eerste plaats de nadruk gelegd op de verbetering van de verkeersdoorstroming, soms ten koste van andere functies. De gedragslijn heeft altijd bestaan in een verhoging van het aantal rijstroken ten einde het steeds drukker wordend verkeer te kunnen verwerken. Zo werd de aanlegbreedte van een groot aantal wegen geheel bestemd voor het eigenlijke verkeer. Die toestand is bijzonder nadelig voor de aanwonende in de bebouwde kommen.

De aanleg van rondwegen zal veroorloven de aanlegbreedte van de oude weg op een rationele wijze opnieuw te gebruiken met vermindering van het aantal rijstroken en de aanleg van parkeerstroken, met bomen beplante berm en fietspaden.

In de steden die voorzien zijn van een ring, wordt de herinrichting van sommige wegen overwogen met vermindering van het aantal rijstroken ten bate van de parkeerstroken en de verbreding van de trottoirs.

6. *Fietspaden*

Een van de hoofdlijnen van mijn beleid in de wegensector zal mijn aandacht voor meer en veiliger voorzieningen voor de fietsers zijn. Daarom zullen de inspanningen van de vorige begrotingsjaren voor de aanleg van fietspaden nog geïntensifieerd worden. Zo zal hiervoor op het budget van 1981 een krediet van 970 miljoen frank voorzien worden.

Ten einde te komen tot een doeltreffende fietsbeleid, zullen de nodige initiatieven genomen worden om een betere coördinatie te bewerkstelligen tussen de projecten die in dat verband gepland worden door de nationale, provinciale en gemeentelijke overheden.

De uiteindelijke bedoeling is het verwezenlijken van een continu fietspadennet in de omgeving van de verkeersattractieve centra, en veilige fietsverbindingen tussen de bebouwde centra.

Terzelfder tijd zal een grote zorg besteed worden aan de signalisatie en de kwaliteit van de fietspaden, ten einde zowel

L'époque de la réalisation des grandes infrastructures routières et autoroutières touche, en effet, à sa fin, ce qui permettra, dans un avenir rapproché, de voir l'utilisation des crédits routiers basculer progressivement du domaine des investissements en site neuf vers celui de la modernisation et de la gestion du patrimoine routier existant.

Il s'avère en effet que les importants investissements consentis durant les deux dernières décennies ont laissé quelque peu dans l'ombre la modernisation de notre important réseau routier ordinaire.

Ce glissement lent mais irréversible vers les travaux d'importance financière moindre permettra vraisemblablement de maintenir le niveau de l'emploi malgré la stagnation du budget global.

5. *Optimalisation des infrastructures routières existantes*

Dans les budgets précédents, l'accent a été mis en priorité sur l'amélioration de l'écoulement du trafic au détriment quelquefois d'autres fonctions. La ligne de conduite a toujours consisté à augmenter le nombre des voies de circulation afin de permettre l'absorption d'un trafic toujours plus important. C'est ainsi que pour un grand nombre de voiries la totalité de l'assiette a été réservée à la circulation proprement dite. Cette situation est particulièrement préjudiciable aux riverains dans la traversée des agglomérations.

La construction de voiries de contournement permettra la réutilisation rationnelle de l'assiette de l'ancienne chaussée avec diminution du nombre de voies de circulation et construction de zones de parking, terre-pleins arborés et pistes cyclables, s'intégrant au mieux dans l'environnement.

Dans les villes actuellement dotées d'un ring, des réaménagements de certaines voiries sont envisagés avec diminution des voies de circulation au profit des zones de parking et de l'élargissement des trottoirs.

6. *Pistes cyclables*

Une des lignes de force de ma politique dans le secteur routier est l'intérêt porté à des équipements plus nombreux et plus sûrs en faveur des cyclistes. Pour cette raison, les efforts des années budgétaires précédentes relatifs à l'aménagement de pistes cyclables seront encore intensifiés. Ainsi, un crédit de 970 millions de francs sera prévu à cette fin au budget de 1981.

Afin d'aboutir à une politique efficace en faveur des cyclistes, les initiatives nécessaires seront prises en vue de parvenir à une meilleure coordination entre les projets prévus à cet effet par les autorités nationales, provinciales et communales.

L'objectif final est la réalisation d'un réseau de pistes cyclables continu aux abords des centres d'attraction de trafic et de liaisons cyclables sûres entre les agglomérations.

Par la même occasion, un grand soin sera apporté à la signalisation et à la qualité des pistes cyclables, afin d'aug-

de veiligheid als het comfort van deze te vaak vergeten weggebruikers te verhogen.

Ook zal meer aandacht geschonken worden aan een permanent onderhoud van ons bestaand fietspadennet. Zo zullen maatregelen genomen worden om gedurende de winterperiode ook de fietspaden sneeuw- en ijsvrij te houden.

Het is verder duidelijk dat een waarachtig beleid ten voordele van de fietser een gunstige invloed zal hebben op de verbetering van ons leefklimaat, de vermindering van de milieuvervuiling en de energiebesparing.

7. Energiebesparingen

Inzake wegenwerken kan energie worden bespaard op twee duidelijk onderscheiden gebieden : enerzijds, tijdens de uitvoering van de werken, door het kiezen van materialen die minder energieverbruik vereisen bij de fabricage of de verwerking, en anderzijds, na de uitvoering van de werken, door de weggebruikers een infrastructuur ter beschikking te stellen die een zuiniger verkeer veroorzaakt.

Wat de keuze van de materialen betreft, is het duidelijk dat slechts zal kunnen worden bespaard door een betere aanpassing van het materiaal aan de soort van het project dat moet worden uitgevoerd.

Zo dient in de huidige conjunctuur van schaarste aan aardolieproducten de toepassing van bitumineuze verhardingen te worden bestemd voor de projecten waarvoor zij stellig voordelig zijn : kruispunten, werken in bebouwde kommen waar ondergrondse leidingen liggen, lichte overlagingen, plaatselijke aanpassingen enz.

In de regel moet cementbeton bij voorkeur worden toegepast voor de projecten van autosnelwegen, snelverkeerswegen, nieuwe wegen en zware overlagingen.

Wat betreft de verbetering der verkeersvoorwaarden, zal de operatie tot synchroniseren der verkeerslichten die in 1980 werd ingezet voor de 5 grote agglomeraties van het land, verder gezet worden in 1981.

Voorts moet de aanleg van rondwegen om agglomeraties een niet onbelangrijke energiebesparing veroorloven ingevolge het verdwijnen van de verkeersopstoppingen in de stadcentra.

Uiteindelijk zal een substantiële besparing voor energie kunnen verwezenlijkt worden door een aanpassing van de verlichting van het wegennet, met behoud van alle veiligheidswaarborgen en een zeker comfort voor de gebruikers.

8. Uitrustingen van de wegen

8.1. Lichtsignalisatie

8.1.1. Uitrustingen van autosnelwegen

De lichtsignalisatie op de autosnelwegen heeft betrekking op de plaatsing van inwendig verlichte seinpanelen, voorweg-

menter la sécurité ainsi que le confort de ces usagers de la route souvent oubliés.

Une plus grande attention sera également portée à un entretien permanent de notre réseau de pistes cyclables déjà existant. Ainsi, des mesures seront prises en vue de déneiger et de déverglacer également les pistes cyclables en période hivernale.

En outre, il est clair qu'une vraie politique en faveur des cyclistes contribuera à l'amélioration de notre qualité de vie, à la diminution de la pollution de l'environnement et à l'économie d'énergie.

7. Economies d'énergie

En matière de travaux routiers, des économies d'énergie peuvent être réalisées dans deux domaines bien distincts : d'une part, lors de l'exécution des travaux, par le choix de matériaux nécessitant une moindre consommation d'énergie de fabrication ou de mise en œuvre et d'autre part, après l'exécution des travaux, par la mise à la disposition des usagers d'une infrastructure permettant une circulation dans des conditions plus économiques.

En ce qui concerne le choix de matériaux, il est clair que l'économie ne pourra résulter que d'une meilleure adéquation du matériau au type de projet qui doit être réalisé.

C'est ainsi que, dans la conjoncture actuelle de pénurie de produits pétroliers, il y a lieu de réserver l'utilisation des revêtements hydrocarbonés aux projets pour lesquels ils présentent des avantages incontestables : carrefours, travaux en agglomération avec présence de conduites en sous-sol, rechargements de faible épaisseur, adaptations locales, etc.

D'une manière générale, le béton de ciment sera utilisé de manière préférentielle pour les projets d'autoroutes, de voies express, de routes nouvelles et de rechargement de fortes épaisseurs.

Pour ce qui est de l'amélioration des conditions de circulation, l'opération de synchronisation des feux de signalisation des carrefours, lancée en 1980 pour les 5 grandes agglomérations du pays, sera poursuivie en 1981.

De même, la construction systématique de contournements des agglomérations doit permettre une économie d'énergie non négligeable par la suppression des embouteillages dans les centres urbains.

Enfin, une économie substantielle d'énergie sera réalisée par une adaptation de l'éclairage du réseau routier en maintenant toutes les garanties de sécurité et un certain confort pour les usagers.

8. Equipement des routes

8.1. Signalisation lumineuse

8.1.1. Equipement des autoroutes

La signalisation lumineuse sur les autoroutes concerne le placement, principalement à hauteur des échangeurs, de pan-

wijzers, wegwijzers en seinborden, in hoofdzaak ter hoogte van de verkeerswisselaars.

Ze omvat zowel :

— oprichting van nieuwe installaties op nieuw aangelegde autosnelwegen en ringwegen;

— verkeersafhankelijke seinborden voor filebeveiliging en wegomleidingen;

— de aanpassing en vernieuwing van bestaande installaties.

a) Nieuwe installaties

Het programma voor de nieuwe installaties is uiteraard gebonden aan de uitvoering van het autowegenprogramma zelf.

In hoofdzaak zal gestreefd worden naar een verkeersveilige en rationele bewegwijzering van de verkeerscomplexen.

b) Verkeersafhankelijke seinborden

Tot nog toe werden op onze autowegen slechts vaste seinborden geplaatst.

Medio 1981 zal het vak Wetteren-Aalter van de autoweg E5 echter uitgerust worden met veranderlijke seinborden, die vanuit een centrale bedieningspost van de rijkswacht kunnen geschakeld worden.

Deze borden laten toe om de weggebruikers vroegtijdig voor verkeersstremmingen te waarschuwen, en aangepaste omleidingen in te voeren.

Op deze wijze kan de verkeersveiligheid in belangrijke mate worden opgevoerd, en filevorming tot een minimum worden herleid, wat tot belangrijke energiebesparingen kan leiden.

Het gebruik van dergelijke veranderlijke seinborden op autowegen zal dit jaar aldus aan zijn eerste realisatie in België toe zijn.

Het feit dat ons autowegennet thans vrijwel volledig is uitgerust met verkeersdetectoren, gekoppeld aan een centrale verkeerscomputer, maakt het mogelijk om permanent het verkeersverloop op onze autowegen op te volgen.

Op basis van deze continue verkeersmetingen, kunnen verkeersstremmingen, overbezetting van autowegen en incidenten vrijwel onmiddellijk worden onderkend.

De basisuitrusting is derhalve voorhanden om het verkeersverloop op onze autowegen rationeel en optimaal te regelen. Voor de toekomst zal dan ook naar een veralgemening van een verkeersafhankelijke signalisatie met filebeveiliging en afstandsbediende seinborden moeten overgeschakeld worden. Deze investeringen zullen een belangrijke bijdrage leveren tot een meer veilig en energiebesparend verkeersverloop.

neaux de signalisation à éclairage incorporé, de panneaux de préavis, de flèches de direction et de panneaux de signalisation.

Elle comprend :

— le placement de nouvelles installations sur des autoroutes et des ceintures nouvellement construites;

— le placement de panneaux à indications variables en vue de la protection des files et de la signalisation de contournements;

— l'adaptation et la modernisation des installations existantes.

a) Nouvelles installations

Le programme concernant les nouvelles installations est évidemment tributaire de l'exécution du programme de construction des autoroutes.

On veillera avant tout à ce que la signalisation de direction des échangeurs soit sûre et rationnelle.

b) Panneaux à indications variables

Jusqu'à présent, seuls des panneaux à indications fixes ont été placés sur nos autoroutes.

Vers le milieu de 1981, le tronçon Wetteren-Aalter de l'autoroute E5 sera doté de panneaux à indications variables desservis à partir d'un poste de commande central de la gendarmerie.

Ces panneaux ont pour but de signaler aux usagers les bouchons qui pourraient se former et de leur indiquer les détournements qu'ils peuvent emprunter pour les éviter.

Ces panneaux contribuent grandement à augmenter la sécurité routière et à réduire au minimum la formation de files, ce qui permet d'importantes économies d'énergie.

Il s'agira de la première utilisation de panneaux de signalisation à indications variables sur nos autoroutes.

Le fait que notre réseau autoroutier soit actuellement quasi entièrement équipé de détecteurs de trafic raccordés à un ordinateur central permet de suivre en permanence le déroulement du trafic sur nos autoroutes.

Ce contrôle permanent des autoroutes permet de détecter presque instantanément les embouteillages, les points de saturation ainsi que toutes sortes d'incidents.

Mon Département possède dès lors l'outil de base permettant une régulation rationnelle et optimale du trafic sur nos autoroutes. Il conviendra, à l'avenir, de généraliser l'application de la signalisation au moyen de panneaux à indications variables pour la protection des files, ainsi que de panneaux télécommandés. Ces investissements ne manqueront pas de contribuer à rendre la circulation plus sûre et moins dévoreuse d'énergie.

8.1.2. Uitrusting van rijkswegen

De lichtsignalisatie op de rijkswegen omvat in hoofdzaak naast de plaatsing van inwendig verlichte afbakening, seinborden en wegwijzers, de oprichting van nieuwe driekleurige verkeerslichten op de kruispunten.

a) Nieuwe installaties

Het programma van driekleurige lichtseininstallaties ter verbetering van de verkeersveiligheid en verkeersregeling op de kruispunten wordt opgesteld op basis van de adviezen, verstrekt door de Bijzondere Commissie voor de Verkeersveiligheid.

Hierbij zal absolute prioriteit worden verleend aan het wegwerken « zwarte » punten op ons wegennet. Tevens zal vooral gebruik worden gemaakt van verkeersafhankelijke bevelposten, die de schakeling van de lichtseinen regelen in functie van het lokale verkeersverloop.

b) Verkeerscoördinatie

De coördinatie van de verkeerslichten binnen de stedelijke agglomeraties zal prioritair worden behandeld. Deze coördinatie laat immers toe een meer vlotte verkeersafwikkeling te bekomen en leidt tot zeer belangrijke energiebesparingen. Voor de verkeerscoördinatie in de Brusselse agglomeratie, hebben studies uitgewezen dat hierdoor jaarlijks 12 miljoen liter aan brandstof wordt bespaard. De agglomeraties van Brussel, Gent en Luik beschikken reeds over een dergelijke installatie, terwijl in het voorbije jaar deze van Antwerpen werd aangevangen.

Voor de toekomst zal vooral worden gestreefd om dergelijke installaties ook binnen kleinere stedelijke agglomeraties op te bouwen. Hierbij zal aan de lokale besturen de mogelijkheid worden gegeven om ook de installaties die niet langs rijkswegen zijn gelegen, op de centrale verkeerscomputer aan te sluiten en in het coördinatiesysteem te interpreteren. Tenslotte zal een bijzondere inspanning worden geleverd om een voorrangregeling voor het stedelijk openbaar vervoer uit te werken en de bestaande installaties aldus aan te passen.

c) Vernieuwing en aanpassing bestaande installaties

De oudste in dienst nog zijnde lichtseininstallaties dateren van 1950, terwijl thans een 2 600 kruispunten met een driekleurige lichtseininstallatie zijn uitgerust. Het behoud van dit patrimonium vereist een stelselmatige vernieuwing en aanpassing, vooral dan op het vlak van de technologische evolutie van de bevelposten en de veiligheid van de installaties.

Hoofddoel hierbij is een geleidelijke overschakeling naar verkeersafhankelijk werkende lichtseininstallaties, waardoor kleinere wacht- en stoptijden kunnen verwezenlijkt worden, wat tot belangrijke energiebesparingen leidt.

8.1.2. Equipement des routes ordinaires

La signalisation lumineuse sur les routes ordinaires comprend essentiellement le placement de balises à éclairage incorporé, de panneaux de signalisation et de flèches de direction ainsi que l'installation de feux de circulation tricolores aux carrefours.

a) Nouvelles installations

Le programme de mise en place de signalisations lumineuses tricolores en vue d'améliorer la sécurité et l'organisation de la circulation aux carrefours est élaboré sur la base des avis formulés par la Commission spéciale de la Sécurité routière.

On accordera, à cette occasion, la priorité absolue à l'élimination des points noirs de notre réseau routier. On aura également recours à des postes de commande adaptatifs réglant le fonctionnement des signaux lumineux en fonction du déroulement local du trafic.

b) Coordination de la circulation

La coordination des feux de signalisation à l'intérieur des agglomérations urbaines sera traitée en priorité. Celle-ci conduit en effet à un écoulement plus fluide du trafic et permet de réaliser d'appréciables économies d'énergie. Certaines études ont démontré, en ce qui concerne la coordination du trafic dans l'agglomération bruxelloise, que celle-ci permet d'économiser annuellement 12 millions de litres de carburant. Les agglomérations de Bruxelles, Gand et Liège disposent dès à présent d'une telle installation tandis que celle de la ville d'Anvers a été entamée l'année dernière.

Il importera, à l'avenir, de doter les centres urbains de moindre importance d'installations semblables. On veillera, à cette occasion, à ce que les administrations locales aient la possibilité de raccorder les installations qui ne sont pas situées le long des routes de l'Etat, à l'ordinateur central de la circulation et à les intégrer dans le système de coordination. Enfin, mon département s'attachera tout particulièrement à élaborer un réglage donnant la priorité aux transports en commun et à aménager les installations existantes en conséquence.

c) Modernisation et aménagement des installations existantes

Les signalisations lumineuses les plus anciennes encore en service datent de 1950. Environ 2 600 carrefours sont actuellement équipés de feux de circulation tricolores. Le maintien en bon état de ce patrimoine nécessite des modernisations et des aménagements systématiques, principalement sur le plan de l'évolution technologique des postes de commande et de la sécurité des installations.

La mise en place d'installations lumineuses adaptatives, écourtant la durée des temps d'attente et d'arrêt et permettant ainsi d'économiser l'énergie, demeure l'objectif principal de mon département.

8.2. De wegverlichting

Op het vlak van de wegverlichting zal in overeenstemming met het regeerakkoord verder worden gestreefd naar energiebesparende maatregelen. In deze zin werd reeds een eerste maatregel getroffen, die er in bestond het algemeen verlichtingsniveau met 33 pct. op de autowegen te verminderen, daar waar dit technisch mogelijk is. Verder wordt overwogen om de verlichting op de autowegen tijdens bepaalde periodes van de nacht uit te schakelen, in functie van de verkeersdichtheden en de atmosferische omstandigheden. Deze maatregel is thans mogelijk dankzij de opbouw van een computergestuurde afstandsbediening van de openbare verlichting langs de autowegen.

De toepassing van deze maatregel wordt momenteel op mijn verzoek in overleg met de Hoge Raad voor Verkeersveiligheid, ressorterend onder de bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen, onderzocht.

Tenslotte mag worden verwacht dat in het jaar 1982 energie-arme lichtbronnen zullen ter beschikking zijn, die een bijkomende energiebesparing van 20 pct. voor een zelfde lichtstroom inhouden.

Deze maatregelen beogen een terugschroefing van het « luxe-comfort », zonder op onverantwoorde wijze aan de wegveiligheid zelf te raken.

8.3. Elektromechanische uitrustingen van tunnels en andere kunstwerken langs de wegen

De uitrusting van tunnels en kunstwerken langs de wegen heeft betrekking op :

- de wegverlichting;
- de lichtsignalisatie;
- de ventilatie;
- de pompstations;
- de branddetectie, noodoproepposten en andere veiligheidsvoorzieningen.

De opbouw van deze installaties zal worden herzien in functie van de thans verworven ervaringen.

8.4. Noodoproepposten

De noodoproepposten, waarmee alle Belgische autosnelwegen zijn uitgerust en die de weggebruiker toelaten bij ongeval of technisch defect een beroep te kunnen doen op de hulpdiensten, hebben reeds overvloedig hun nut aangetoond.

Het gebruik van deze installaties laat aan de hulpdiensten toe op een snelle en doeltreffende wijze tussen te komen. Sedert 1978 werd tevens gestart met de aanleg van een kabelnet voor noodoproepposten langs drukbereden rijkswegen in gebieden waar geen bebouwing aanwezig is.

8.2. L'éclairage routier

Mon administration entend, conformément à l'accord gouvernemental, poursuivre sa politique d'économies sur le plan de l'éclairage des routes. Une première mesure, consistant à réduire de 33 p.c. le niveau d'éclairage sur nos autoroutes aux endroits où cette mesure est techniquement réalisable, a déjà été prise à cet effet. On envisage également d'éteindre l'éclairage sur les autoroutes pendant une période déterminée de la nuit en fonction de l'intensité du trafic et des conditions atmosphériques. Une telle mesure est techniquement réalisable grâce à l'installation d'un poste de commande à distance par ordinateur de l'éclairage des autoroutes.

L'application de cette mesure est actuellement examinée à ma demande avec le Conseil supérieur de la Sécurité routière, organisme qui dépend du Ministère des Communications.

Enfin, on peut escompter qu'en 1982, des sources lumineuses à faible consommation d'énergie seront disponibles sur le marché, ce qui permettrait une économie d'énergie supplémentaire de 20 p.c. pour un flux lumineux identique.

Toutes ces mesures visent à réduire le sentiment de confort luxueux sans compromettre d'une manière injustifiée la sécurité routière.

8.3. Equipement électromécanique des tunnels et autres ouvrages d'art le long des routes

L'équipement des tunnels et ouvrages d'art le long des routes comprend :

- l'éclairage;
- la signalisation;
- la ventilation;
- les stations de pompage;
- la détection d'incendies, les postes téléphoniques de secours ainsi que d'autres équipements de sécurité.

La mise en place de ces installations sera revue en fonction de l'expérience acquise en ce domaine.

8.4. Postes téléphoniques de secours

L'utilité de ces postes, placés sur l'ensemble de notre réseau autoroutier et permettant aux usagers victimes d'un accident ou d'une panne de faire appel aux services de secours, ne doit plus être démontrée.

Ces installations permettent aux services de secours d'intervenir rapidement et de manière efficace. Mon département a par ailleurs entamé, dès 1978, la mise en place d'un réseau de câbles desservant les postes téléphoniques de secours situés le long des routes ordinaires à trafic intense dans les régions peu habitées.

C. Waterlopen en stuwdammen

B.1. Bevaarbare waterwegen

B.1.1. Inleiding

Door zijn ligging aan de Westeuropese delta is ons land als het ware door de natuur begunstigd geworden om qua bevaarbare waterwegen een bevoorrechte plaats in te nemen. In de loop der tijden werd deze structuur uitgebouwd en vervolledigd door het kanaliseren van de rivieren en het aanleggen van kanalen.

De verdere modernisering van deze « natte » infrastructuur verdient ook thans nog de nodige aandacht.

Het is immers aangewezen, zeker in een periode van steeds duurder wordende energieprijzen, het vervoer te water te bevorderen, vermits juist het transport per schip van alle transportmiddelen, de minste energie vergt.

Daarenboven past het er aan te herinneren dat deze transportvorm niet alleen de milieuvriendelijkste is maar als bijkomend voordeel een risicovermindering voor ongevallen met zware vrachtwagens kan meebrengen door het verleggen van zulke transporten naar de waterweg.

De aandacht moet tevens gevestigd worden op een nieuwe functie die aan de waterweg wordt toebedeeld en die bestaat in het vervoer bij middel van het « roll on - roll of » systeem van zware stukken met grote afmetingen die noch langs de weg noch per spoor kunnen vervoerd worden.

Naast een transportfunctie hebben de waterwegen nog steeds een aantal primaire functies die steeds belangrijker worden : de rivieren en kanalen vormen een element in de waterbeheersing, zijn een bron voor het industriewater, staan in voor een gedeelte van de levering en het transport van drinkwater en vormen op zichzelf een ecologisch geheel voor dieren en planten. Het is zo dat sommige van deze aspecten thans in meerdere of mindere mate sterker dan in een recent verleden op de voorgrond treden.

Buiten dit alles zal in de toekomst een nieuwe functie waarschijnlijk verder aan belang inwinnen nl. de toeristische en recreatieve functie. Scheepvaartwegen integreren zich immers gemakkelijk in het landschap en vormen reeds op zichzelf een aantrekkingspool op recreatief vlak. Dit alles laat duidelijk uitschijnen dat het waterwegennet niet alleen een belangrijke schakel uitmaakt van het Belgische infrastructuurpatroon, maar daarbuiten ook voorname functies ten bate van de gemeenschap vervult.

B.1.2. Het beleid

In het algemeen dient het beleid erop gericht te zijn om met de ter beschikking staande middelen het bestaande waterwegennet op alle gebied maximaal te laten ontplooiën.

C. Cours d'eau et barrages

B.1. Voies navigables

B.1.1. Introduction

Du fait de sa situation en bordure du delta ouest-européen, notre pays a, en quelque sorte, été encouragé par la nature à occuper une place privilégiée sur le plan des voies navigables. Au cours des temps, cette structure fut développée et complétée par la canalisation des rivières et le creusement de canaux.

La poursuite de la modernisation de cette infrastructure des voies d'eau mérite également que l'on y consacre, actuellement encore, l'attention nécessaire.

Il s'indique en effet — et d'autant plus en une période où les énergies coûtent de plus en plus cher — d'encourager le transport par eau, puisque de tous les moyens de transport disponibles, c'est précisément le transport par bateau qui demande le moins d'énergie.

Il convient, en outre, de rappeler que non seulement ce mode de transport est celui qui est le moins nuisible à l'environnement, mais encore qu'il peut offrir cet avantage supplémentaire d'entraîner une réduction du risque d'accidents où sont impliqués des poids lourds, par suite du déplacement des transports par terre vers la voie d'eau.

L'attention doit, de surcroît, être attirée sur une nouvelle fonction qui est impartie à la voie d'eau, et qui consiste dans le transport par le système « roll on - roll of », de pièces pesantes de grandes dimensions ne pouvant être transportées ni par la route, ni par le chemin de fer.

Outre une fonction de transport, les voies d'eau conservent encore un certain nombre de fonctions primaires, dont l'importance croît de jour en jour : les fleuves, rivières et canaux constituent un facteur de la maîtrise des eaux, une source d'approvisionnement en eau pour l'industrie; ils interviennent partiellement dans la fourniture et le transport de l'eau potable et constituent, par essence, une entité écologique pour la faune et la flore. Or, à un degré plus ou moins élevé, certains de ces aspects acquièrent actuellement une plus grande actualité que par le passé, même récent.

Indépendamment de ce qui précède, il est une nouvelle fonction qui, dans l'avenir, gagnera vraisemblablement encore en importance : je veux parler de la fonction touristique et récréative. Les voies navigables, en effet, s'intègrent aisément dans le paysage et constituent déjà, en soi, un pôle d'attraction sur le plan récréatif. Tout ceci démontre à l'évidence que le réseau des voies d'eau ne représente pas seulement un maillon important du type d'infrastructure de la Belgique, mais qu'il remplit encore, en dehors de ce cadre, des fonctions importantes au profit de la communauté.

B.1.2. La politique

D'une manière générale, la politique doit être orientée vers la réalisation, avec les moyens dont on dispose, d'un déploiement maximal en tout domaine du réseau des voies

In deze tijden van beperkte financiële middelen is het hierbij meer dan ooit een dwingende vereiste om elke uitgave goed te overwegen en om zonder fout de gepaste bestemming eraan te geven.

Het ogenblik is dan ook aangebroken om na te gaan in welke mate de klemtoon van de investeringen moet gelegd worden op de uitbouw van het waterwegennet, in de eerste plaats opdat de industriële sectoren hun kostprijzen van de produkten zouden kunnen verminderen door een besparing op de transportkosten en eveneens uit ecologische overwegingen.

Te dien einde werd besloten het volledig stelsel van bevaarbare waterwegen in België te onderwerpen aan de discipline van de kosten-batenanalyse.

Immers zijn thans een aantal grote moderniseringswerken in uitvoering op de hoofdassen van het vaarwegenstelsel zoals b.v. op het Albertkanaal, het kanaal Brussel-Rupel en het Centrumkanaal, waarvoor nog belangrijke investeringskredieten zullen moeten gemobiliseerd worden vooraleer deze werken zullen voltooid zijn.

Buiten deze hoofdassen telt ons vaarwegenstelsel nog een belangrijk aantal vaarwegen van tweede orde waarbij men voor het dilemma staat in hoeverre deze nog dienen uitgebouwd te worden, ten koste van belangrijke investeringen, om te komen tot een grotere tonnenmaat, dan wel of deze eerder dienen gevaloriseerd te worden met het oog op het behoud van de huidige capaciteit en een minimale verbetering door middel van een beperkt krediet. In deze optiek kan de hieruit voortvloeiende evolutie van scheepvaarttrafiek en scheepstype op deze vaarwegen uitwijzen of men op lange termijn tot een ver doorgedreven modernisering al dan niet moet overgaan.

Tenslotte is er het vraagstuk van de nieuwe projecten zoals bv. het Noorderkanaal, die gelanceerd werden in een periode dat de budgettaire middelen minder beperkt waren dan heden en dat de economische bloei als ongebreideld overkwam. Het hoeft geen betoog dat in de thans gewijzigde economische situatie deze zaken opnieuw dienen overdacht te worden.

Om in deze complexe materie tot een keuze te kunnen komen en de hieruit voortvloeiende prioriteiten te kunnen aanduiden, is het aangewezen om zoveel mogelijk elementen ter beslissing voorhanden te hebben. In het licht van deze optiek is het opmaken van een kosten-batenanalyse en milieurapportering meer dan nuttig.

Alsdan zal het mogelijk zijn het Parlement over de resultaten in te lichten, met het oog op een ruim debat over dit belangrijk onderwerp. Nadien moet het mogelijk zijn een actieplan vast te leggen voor de toekomst.

Hierbij moet gesteld worden dat een vijfjarenplan in het geval van vaarwegen een veel te korte periode is. Het volstaat hier te verwijzen naar de 1350 ton-wet die op 9 maart 1957 uitgevaardigd werd en die voorzag in de kalibrering van o.m. de Bovenschelde en het Centrumkanaal, werken die tot op heden meer dan twintig jaar later nog steeds niet

d'eau existant. En ce temps de contraction des moyens financiers, il est d'une nécessité plus qu'urgente de bien peser chaque dépense en la matière et de l'affecter sans erreur à la destination qui convient.

C'est pourquoi le moment est venu de rechercher dans quelle mesure l'accent doit être mis, dans l'affectation des investissements, sur l'extension du réseau des voies d'eau afin, premièrement, de permettre aux secteurs industriels de réduire leurs coûts de production en épargnant des frais de transport, et, deuxièmement, pour des motifs écologiques.

A cet effet, il a été décidé de soumettre le réseau complet des voies navigables de la Belgique à la discipline de l'analyse des coûts et profits.

En effet, on exécute en ce moment, sur les grands axes du système des voies navigables, tels que par exemple, le canal Albert, le canal Bruxelles-Rupel et le canal du Centre, un certain nombre de travaux de modernisation importants pour lesquels il faudra encore, d'ici leur achèvement, mobiliser un volume de crédits d'investissement considérable.

Horris ces grands axes, notre système de voies navigables comporte encore un nombre important de voies d'eau secondaires au sujet desquelles on se trouve devant un dilemme : d'une part, dans quelle mesure convient-il encore de les agrandir au prix d'investissements considérables, pour les mettre au gabarit d'un plus fort tonnage, et d'autre part, y a-t-il lieu, plutôt, de les valoriser en prenant pour objectif le maintien de la capacité actuelle et une amélioration minimale au moyen d'un crédit limité ? Dans cette optique, l'évolution du mouvement des bateaux et du type des bateaux sur ces voies d'eau peut indiquer si l'on doit, ou non, y procéder à long terme à une modernisation très poussée.

Enfin, il y a le problème des nouveaux projets tels que, par exemple, le canal du Nord, qui furent lancés à une époque où les moyens budgétaires étaient moins réduits qu'à présent et où la croissance économique ne connaissait aucun frein. Point n'est besoin de démontrer que dans la situation économique modifiée qui est actuellement la nôtre, ces affaires doivent être repensées.

Pour pouvoir opérer un choix en une matière aussi complexe et désigner les priorités qu'il implique, il s'indique de disposer d'un aussi grand nombre d'éléments décisionnels que possible. A ce point de vue, une analyse des coûts et profits ainsi qu'un rapport sur l'environnement est certes plus qu'utile.

Il sera alors possible d'informer le Parlement de ses résultats, en vue de soumettre à un large débat ce sujet important. Il doit être possible, ensuite, de dresser un plan d'action pour l'avenir.

Il s'impose de relever, à cet égard, que lorsqu'il s'agit de voies d'eau, un plan quinquennal couvre une période beaucoup trop brève. Il suffit de se reporter, en l'occurrence, à la loi dite « des 1 350 tonnes » qui fut promulguée le 9 mars 1957 et qui prévoyait le calibrage, notamment de l'Escaut supérieur et du canal du Centre, entreprises qui à ce jour,

voltooid werden; het Albertkanaal waarvan de modernisering op grote schaal startte omstreeks 1970 en thans nog meer dan vijf jaar zal in beslag nemen.

Het is dan ook vanzelfsprekend dat een globaal actieplan minstens een periode van tien jaar bestrijkt.

Ondertussen is het nodig voor het dienstjaar 1981 enkele voorlopige beginselen te hanteren bij het opmaken van het fysisch programma.

In de eerste plaats dient opgemerkt te worden dat een aantal werken van de begroting 1980 opnieuw werden opgenomen op de begroting van 1981. Dit is een gevolg van de beperkingen opgelegd aan de begrotingen van de jaren 1979 en 1980. Inderdaad, ten gevolge van de beperking van de begroting 1979 met 20 pct. van het oorspronkelijk voorziene bedrag werd 20 pct. van de begroting 1979 opgeschoven naar 1980. Aangezien de begroting 1980 reeds was opge maakt op het ogenblik dat de Regeringsbeslissing aangaande de eerste budgettaire beperking tot 80 pct. nog niet vast stond, hield de begroting 1980 dan ook geen rekening met deze beperking. Vermits de begroting 1980 op haar beurt tot 77,6 pct. beperkt werd, mag dus gesteld worden dat globaal gezien voor 43 pct. aan werken moeten overgedragen worden naar 1981. Nochtans is deze regel niet uniform verdeeld over alle begrotingsartikelen der Waterwegen. Zo werd voornamelijk aan de begrotingsartikelen uit de havensector méér dan het opgelegde beperkte krediet toegekend, zodat dit a fortiori een zwaardere beperking inhield voor o.m. de binnenlandse waterwegen. Het is dan ook op deze begrotingsartikelen dat vele werken van 1980 zijn overgedragen naar 1981.

In globo kan gesteld worden dat de prioriteit voor het moderniseren van de waterlopen gelegd wordt op het afwerken van de reeds aangevane modernisering, aangezien de modernisering van een waterloop slechts ten volle kan renderen als deze over zijn ganse lengte is uitgevoerd.

Zo zullen dus in 1981 de in uitvoering zijnde werken worden voortgezet. Prioriteit zal worden gegeven aan de grote assen nl. de Bovenschelde waar de laatste werken in het raam van de modernisering tot 1 350 ton voorzien zijn; het Albertkanaal waarvan in hoofdzaak de werken moeten voortgezet worden aan de twee uiteinden nl. in het Antwerpse en in Limburg en het Luikse; het kanaal Brussel-Rupel waarbij de bouw van een nieuwe sluis te Hingene centraal staat; de Leie samen met het afleidingskanaal van de Leie waarbij het zwaartepunt ligt op de kalibrering van het vak tussen Deinze en Schipdonk samen met het gedeelte van het kanaal Gent-Brugge tussen Schipdonk en de ringvaart; het Centrumkanaal waar de inspanning voornamelijk zal gericht zijn op de overschrijding van het verval te Strépy-Bracquegnies, zonder de andere moderniseringswerken buiten het raamcontract over het hoofd te zien; de Maas en de Sambre.

Het Ministerie van Openbare Werken beschikt nog niet over alle elementen die zullen mogelijk maken de inplanting

soit donc vingt ans plus tard, ne sont toujours pas terminées, ainsi que du canal Albert, dont la modernisation, entamée sur une grande échelle vers 1970, exigera encore actuellement plus de cinq années.

Il va dès lors de soi qu'un plan d'action global couvre pour le moins une décennie.

Dans l'intervalle, il est nécessaire, pour l'exercice 1981, d'établir le programme physique en s'inspirant de quelques principes provisoires.

En premier lieu, l'on notera qu'un certain nombre de travaux inscrits au budget de 1980 figurent à nouveau au budget de 1981. C'est une des conséquences des restrictions imposées quant aux budgets des années 1979 et 1980. En effet, à la suite de la réduction de 20 p.c. appliquée au montant initial du budget de 1979, 20 p.c. de ce dernier ont été reportés à 1980. Etant donné que le budget de 1980 était déjà établi au moment où la décision gouvernementale relative à la première limitation budgétaire à un plafond de 80 p.c. n'était pas encore acquise, il ne fut pas tenu compte de cette limitation dans le budget de 1980. Comme, par la suite, le budget de 1980 fut à son tour ramené à 77,6 p.c., l'on peut donc dire que, grosso modo, 43 p.c. des travaux ont dû être reportés à 1981. Cependant, l'application de cette règle ne fut pas répartie uniformément sur tous les articles budgétaires des Voies hydrauliques. C'est ainsi, notamment, que les articles budgétaires concernant le secteur portuaire se virent attribuer des crédits supérieurs aux crédits réduits imposés, ce qui, par la force des choses, impliquait des restrictions plus sévères pour les voies d'eau intérieures. C'est donc sur ces derniers articles du budget qu'un grand nombre de travaux qui avaient été prévus en 1980, ont été reportés à 1981.

En résumé, on peut dire qu'en matière de modernisation des cours d'eau, priorité doit être donnée à l'achèvement des modernisations déjà entamées, attendu que la modernisation d'un cours d'eau ne peut donner son plein rendement que lorsqu'elle a été réalisée sur toute la longueur de celui-ci.

Ainsi donc, les travaux en cours seront poursuivis en 1981. La priorité sera donnée aux grands axes, c'est-à-dire : l'Escaut supérieur, où sont prévus les derniers travaux à exécuter dans le cadre de la mise au gabarit de 1 350 tonnes; le canal Albert, dont les travaux doivent notamment être poursuivis à ses deux extrémités, à savoir dans la région anversoise, d'une part, dans le Limbourg et la région liégeoise, d'autre part; le canal Bruxelles-Rupel, où la construction d'une nouvelle écluse à Hingene est primordiale; la Lys et le canal de dérivation de la Lys, où prime essentiellement le calibrage conjoint de la section comprise entre Deinze et Schipdonk et de la partie du canal Gand-Bruges située entre Schipdonk et le canal circulaire; le canal du Centre, où l'effort sera principalement axé sur le rachat de la chute de Strépy-Bracquegnies, sans que les autres travaux de modernisation indépendants du contrat-cadre soient pour autant négligés; la Meuse et la Sambre.

Le Ministère des Travaux publics ne possède pas encore tous les éléments qui doivent lui permettre de fixer le lieu

en de volumes vast te leggen van de waterreserves bestemd voor het op peil houden van de waterstanden van de Maas en de Sambre. Er worden dan ook geen werken op dit punt geprogrammeerd.

B.1.3. Het programma

Boven-Schelde

De kalibreringswerken aan de Boven-Schelde hebben tot doel deze waterloop over zijn ganse lengte bevaarbaar te maken voor schepen tot 1 350 ton zoals bepaald in de wet van 9 maart 1957.

In het vak tussen Kerkhove en Merelbeke, 35 km lang, moeten momenteel nog 4 km verbreed worden. Thans worden de profielverruimingswerken uitgevoerd in de doortocht van Kluisbergen over 1 km met de herbouw van de vaste wegbrug en de bouw van een insteekhaven. Te Oudenaarde werden de werken van de burgerlijke bouwkunde voor het herbouwen van de hefbrug II aangevat. De bestaande brug vormt vooral met betrekking tot de doorvaarhoogte, die slechts 4,80 m bedraagt, een belangrijke hindernis voor de scheepvaart.

In het pand Oudenaarde-Asper zijn thans de verbredingswerken tussen de Ohiobrug en Heurne (Lot II) alsmede de herbouw van de Ohiobrug te Eine in uitvoering. In 1981 zal het aansluitende vak het zgn. Lot III in de sectie Oudenaarde-Zingem in uitvoering gaan. Er kan dus gesteld worden dat na uitvoering van alle hierboven beschreven werken enkel nog de spoorwegbrug te Ename-Oudenaarde moet herbouwd worden. De eerste en de tweede fase van deze werken (70 miljoen frank) zijn ingeschreven op het programma 1981. De voltooiing van het geheel van de kalibrering in het Vlaams landsgedeelte kan tegen einde 1984 in het vooruitzicht gesteld worden. Hierdoor zal een verbinding, op Europees gabarriet van het Doornikse met de Belgische havens mogelijk worden hetgeen voor de bedrijven aldaar gevestigd, kostenverlagend zal werken en eveneens de specifieke transporten van hoge ladingen via de Bovenschelde zal mogelijk maken.

Leie en bijkanalen

De uitgevoerde en in uitvoering zijnde werken op de Leie hebben eveneens een kalibrering tot 1 350 ton als doel. Buiten de voordelen die dit zal meebrengen voor de scheepvaart, maakt dit eveneens een gemakkelijkere afvoer van de waswaters mogelijk. Op dit ogenblik werden reeds de kalibreringswerken uitgevoerd in het vak Deinze-Ooigem waar het kanaal Roeselare-Leie op de Leie aansluit.

Dit kanaal is quasi in zijn geheel gemoderniseerd op 1 350 ton. Dit reeds op 1 350 ton gebrachte geheel heeft echter geen passende aansluitingen met de haven van Gent of met de Franse waterlopen. Ten einde dit te realiseren zijn in het vak Kortrijk-Ooigem het merendeel van de werken in uitvoering. Twee doorsteken zijn reeds voltooid, nl. te Harelbeke en te Kuurne.

d'implantation et les volumes des réserves d'eau destinées au soutien des étiages de la Meuse et de la Sambre. Des travaux ne sont dès lors pas encore prévus dans ce secteur.

B.1.3. Programme

Haut-Escaut

Les travaux de calibrage du Haut-Escaut ont pour objectif de rendre le fleuve accessible à des bateaux de 1 350 tonnes sur toute sa longueur comme prévu par la loi du 9 mars 1957.

Le tronçon Kerkhove-Merelbeke, long de 35 km, doit encore être élargi sur une distance de 4 km. Des travaux de calibrage sont actuellement en cours dans la traversée de Kluisbergen sur une distance de 1 km conjointement avec la reconstruction du pont-route fixe et la construction d'une darse. Les travaux de génie civil concernant la reconstruction du pont-levant II ont débuté à Audenaarde. Le pont existant constitue un obstacle important pour la navigation, principalement à cause de sa hauteur libre qui ne dépasse pas 4,80 m.

Des travaux d'élargissement sont actuellement en cours sur le bief Audenaarde-Asper entre le pont dit « Ohiobrug » et Heurne (lot II) concurrentiellement avec la reconstruction du pont précité à Eine. Le tronçon adjacent, dénommé lot III et faisant partie de la section Audenaarde-Zingem, sera élargi à partir de 1981. Il se trouve dès lors qu'après l'achèvement des travaux énumérés ci-dessus, seul le pont-rails d'Ename-Audenaarde devra encore être reconstruit. La première et la deuxième phase de ces travaux (70 millions de francs) figurent au programme 1981. L'achèvement de l'ensemble des travaux de calibrage en région flamande est prévu d'ici fin 1984. Notre pays disposera alors d'une liaison, de gabarit européen, entre le Tournaisis et nos différents ports, permettant aux entreprises riveraines de réduire leurs frais et rendant également possible les transports spécifiques de chargements encombrants par le Haut-Escaut.

Lys et canaux latéraux

Les travaux réalisés et en cours sur la Lys ont également pour objectif la mise au gabarit de 1 350 tonnes. Ces travaux faciliteront la navigation et l'écoulement des eaux de crue. Les travaux de calibrage du tronçon de Deinze à Ooigem, où le canal Roulers-Lys rejoint la Lys, sont déjà achevés à l'heure actuelle.

La mise au gabarit de 1 350 tonnes de ce canal est quasiment achevée. Cet ensemble modernisé ne dispose toutefois pas de liaisons adéquates avec le port de Gand et le réseau français des voies navigables. C'est en vue d'atteindre cet objectif que les travaux sont actuellement concentrés sur le tronçon Courtrai-Ooigem. Deux percées sont déjà achevées, à savoir à Harelbeke et Kuurne.

Enkel nog de modernisering in de doortocht te Harelbeke - 2e fase met de herbouw van de Hogebrug (150 miljoen frank) moet nog aanbesteed worden. Dit werk is opgenomen in de begroting 1981.

De verbinding van het reeds gekalibreerde gedeelte van de Leie met de haven van Gent wordt gevormd door het vak Deinze-Schipdonk van het afleidingskanaal van de Leie en het vak Schipdonk-ringvaart van het kanaal Gent-Brugge. Op het afleidingskanaal van de Leie zijn thans een groot aantal werken te Deinze uitgevoerd.

Belangrijke werken zijn op het ogenblik in uitvoering nl. het bouwen van nieuwe bruggen te Landegem, Schipdonk en Merendree en kalibreringswerken op het kruispunt te Schipdonk, te Landegem, te Merendree en Bachte-Maria-Lerne.

Op het programma van 1981 werden nog werken voor een totaal bedrag van 251 miljoen frank ingeschreven die voorzien in het bouwen van een nieuwe brug te Nevele en het uitvoeren van kalibreringswerken te Landegem en Nevele.

Hierna blijven enkel nog de kalibreringswerken in de doortocht van Nevele en het bouwen van een nieuwe spoorwegbrug te Landegem in de lijn Brussel-Oostende over om tot een afronding van de werken op dit vlak van het afleidingskanaal te komen.

Kanaal Gent-Brugge

Voor de normalisatie van 2 000 ton-schepen in het vak ringvaart-Schipdonk moeten drie beweegbare bruggen worden vervangen. Twee nieuwe vaste bruggen werden reeds gebouwd; de derde en laatste brug nl. de Durmebrug is op het programma 1981 opgenomen voor 84 miljoen frank. Wat betreft de herbouw van de oeververdedigingen, is het merendeel reeds voltooid of in uitvoering.

Voor het overige gedeelte van het kanaal is in de verruiming van de zwaaiikom Brugge voorzien. Thans gebeurt de vaart van schepen tussen het kanaal Gent-Brugge-Oostende en het Boudewijnkanaal eerder moeizaam gelet op de beperkte afmetingen van de zwaaiikom, zodat een verruiming meer dan aangewezen is en een beduidende verbetering van de situatie aldaar betekent.

Albertkanaal

De moderniserings- en verbredingswerken van het Albertkanaal voor 9 000 ton duwvaart werden de laatste jaren intensief verdergezet. Belangrijke werken in uitvoering zijn : de modernisering van het Straatsburgdok te Antwerpen; de verbredingswerken in het vak Schoten-Wijnegem; de verbredingswerken in het vak Ternaaien-Kanne; de verbredingswerken in het vak Riemst-Lanaken; de verbredings- en aansluitingswerken voor de sluis te Genk; de bouw van

Seules la modernisation de la traversée de Harelbeke-2^e phase et la reconstruction du pont dit « Hogebrug » (150 millions de francs) doivent encore être mises en adjudication. Ces travaux sont prévus au budget 1981.

Le tronçon Deinze-Schipdonk du canal de dérivation de la Lys et le tronçon Schipdonk-canal circulaire du canal de Gand à Bruges forment la liaison entre la section déjà calibrée de la Lys et le port de Gand. Un grand nombre de travaux ont été réalisés à Deinze sur le canal de dérivation de la Lys.

D'importants travaux sont actuellement en cours, à savoir la construction de nouveaux ponts à Landegem, Schipdonk et Merendree ainsi que des travaux de calibrage au croisement de Schipdonk ainsi qu'à Landegem, Merendree et Bachte-Maria-Lerne.

Le programme 1981 prévoit par ailleurs la réalisation de travaux pour un montant de 251 millions de francs. Ceux-ci comprennent la construction d'un nouveau pont à Nevele et la réalisation de travaux de calibrage à Landegem et Nevele.

Après l'achèvement de ces travaux, ne resteront qu'à exécuter les travaux de calibrage dans la traversée de Nevele ainsi que la construction d'un nouveau pont-rails à Landegem livrant passage à la voie ferrée Bruxelles-Ostende. Les travaux sur ce tronçon du canal de dérivation seront alors achevés.

Canal Gand-Bruges

Trois ponts mobiles devront être remplacés en vue de la mise au gabarit de 2 000 tonnes du tronçon canal circulaire-Schipdonk. Deux nouveaux ponts fixes sont d'ores et déjà construits. Le troisième et dernier pont, à savoir le pont dit « Durmebrug », est repris au programme 1981 et représentera une dépense de 84 millions de francs. La majeure partie des travaux de reconstruction des défenses des berges est déjà achevée ou en cours.

Sur la partie restante du canal, il est prévu d'agrandir le bassin de virement de Bruges. La navigation entre le canal Gand-Bruges-Ostende et le canal Baudouin se fait actuellement dans des conditions plutôt difficiles étant donné les dimensions réduites du bassin de virement. Son élargissement est dès lors indispensable et ne manquera pas d'améliorer considérablement les conditions de navigation.

Canal Albert

Les travaux de modernisation et d'élargissement du canal Albert afin d'y permettre le passage de convois poussés de 9 000 tonnes ont été poursuivis sans relâche au cours des dernières années. Les travaux importants suivants sont actuellement en cours : la modernisation du bassin de Strasbourg à Anvers, les travaux d'élargissement sur le tronçon Schoten-Wijnegem, les travaux d'élargissement sur le tronçon Lanaye-Kanne, les travaux d'élargissement sur le tronçon

geleidewerken aan de duwvaartsluizen te Kwaadmechelen, Olen, Hasselt en Diepenbeek.

In de provincie Antwerpen dienen nog moderniseringswerken uitgevoerd tussen Schoten en het Straatsburgdok. Op Limburgs grondgebied dienen nog zeer belangrijke verbredingswerken uitgevoerd te worden te Eigenbilzen en in het vak Veldwezelt-Gellik. Verder dienen nog geleidewerken gebouwd te worden aan de sluis te Genk en dienen de bruggen te Gellik, Vroenhoven en Kanne herbouwd te worden.

Het is uiteraard aangewezen deze moderniseringswerken intensief voort te zetten alleen al maar als men bedenkt dat de tot nog toe geïnvesteerde kapitalen \pm 11,5 miljard frank enkel en alleen ten volle kunnen renderen van zodra het Albertkanaal over zijn volle lengte gemoderniseerd is. De Dienst voor de Scheepvaart wordt dan ook voor 1981 een bedrag van 1 600 miljoen frank ter beschikking gesteld.

Kanaal Brussel-Rupel

Het kanaal Brussel-Rupel vormt één van de hoofdassen van de Belgische kanaleninfrastructuur. Niet alleen verzorgt deze waterweg de verbinding tussen de haven van Antwerpen en het Brusselse maar eveneens gebeurt langs deze weg een groot deel van transport te water voor en van de Borinage via het aansluitende kanaal Brussel-Charleroi.

Reeds verscheidene jaren is de modernisering van deze waterweg in uitvoering. In grote lijnen kan gesteld worden dat het kanaal vanuit Brussel reeds tot voorbij Zemst is gemoderniseerd. De verdere fasen in dit werk kunnen als volgt samengevat worden :

- moderniseren van het 2e pand (Willebroek-Zemst);
- bouw van een nieuwe sluis te Hingene in vervanging van de bestaande sluis te Wintam;
- verdere modernisering en uitbouw van de haven te Brussel en de dokken te Vilvoorde en Zemst;
- modernisering van de doortocht Willebroek;
- nieuwbouw en uitrusting van weg- en spoorwegbruggen.

De begroting 1981 voorziet een bedrag van 850 miljoen frank voor voornamelijk de voortzetting van de werken aan de sluis te Hingene en de modernisering van het 2e pand.

De modernisering van de waterwegen in het Waalse landsgedeelte volgt grotendeels uit de toepassing van de wet van 9 maart 1957 « met het oog op het verwezenlijken van een programma van werken om zekere waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1 350 ton of meer ».

Volgende waterwegen waren in die wet opgenomen : het kanaal van Charleroi naar Brussel alsmede het hoofdrijkanaal van Seneffe naar La Louvière; het kanaal Nimy-Péronnes; de Sambre tussen Monceau en Namen; de Maas tussen Luik en de Franse grens; de Boven-Schelde; het Centrumkanaal.

Riemst-Lanaken, les travaux d'élargissement et de raccordement à l'écluse de Genk et la construction d'estacades de guidage aux écluses pour convois poussés de Kwaadmechelen, Olen, Hasselt et Diepenbeek.

Dans la province d'Anvers, des travaux de modernisation doivent encore être réalisés entre Schoten et le bassin de Strasbourg. Au Limbourg, des travaux d'élargissement très importants doivent encore être réalisés à Eigenbilzen ainsi que sur le tronçon Veldwezelt-Gellik. Des estacades de guidage doivent par ailleurs encore être construites à l'écluse de Genk tandis que les ponts de Gellik, Vroenhoven et Kanne devront être reconstruits.

Il est indiqué de poursuivre ces travaux de modernisation de façon intensive, ne fût-ce que si l'on songe que les capitaux investis jusqu'à présent et qui s'élèvent à environ 11,5 milliards de francs ne seront vraiment rentables que lorsque le canal Albert aura été modernisé sur toute sa longueur. Le « Dienst voor de Scheepvaart » disposera à cet effet d'un montant de 1 600 millions de francs en 1981.

Canal Bruxelles-Rupel

Le canal Bruxelles-Rupel constitue un des axes principaux du réseau des canaux belge. Ce canal assure la liaison entre le port d'Anvers et la région bruxelloise et écoule une grande partie du trafic par eau à destination ou en provenance du Borinage via le canal Bruxelles-Charleroi situé dans son prolongement.

La modernisation de ce canal est en cours depuis plusieurs années. On peut considérer grosso modo que le canal a, au départ de Bruxelles, été modernisé jusqu'au delà de Zemst. Les phases suivantes des travaux peuvent être résumées comme suit :

- modernisation du 2^e bief (Willebroek-Zemst);
- construction d'une nouvelle écluse à Hingene en remplacement de l'écluse existante de Wintam;
- poursuite de la modernisation et du développement du port de Bruxelles et des bassins de Vilvorde et de Zemst;
- modernisation de la traversée de Willebroek;
- construction et équipement de ponts-routes et de ponts-rails.

Le budget de 1981 prévoit un montant de 850 millions de francs destiné principalement à la poursuite des travaux à l'écluse de Hingene et à la modernisation du 2^e bief.

La modernisation des voies navigables de la région wallonne résulte, pour une grande part, de l'application de la loi du 9 mars 1957 « en vue de la réalisation d'un programme de travaux pour la mise au gabarit de 1 350 tonnes ou plus de certaines voies navigables ».

Les voies d'eau suivantes étaient inscrites dans cette loi : le canal de Charleroi à Bruxelles ainsi que la branche principale de Seneffe à La Louvière; le canal Nimy-Péronnes; la Sambre entre Monceau et Namur; la Meuse entre Liège et la frontière française; le Haut-Escaut; le canal du Centre.

Naast de werken ter uitvoering van die wet, werden volgende werken aangevat en voortgezet :

— het kanaal Hensies-Pommerœul voor 1 350 ton-schepen dat een interessante *by-pass* is voor de schepen die komen uit de streek Valenciennes-Condé en varen naar het Centrumkanaal of vice-versa;

— de geschiktmaking voor 9 000 ton-vaartuigen van de Maas tussen Namen en Luik, waardoor aldus het bij de wet van 1 350 ton gestelde doel ruimschoots wordt overschreden;

— de geschiktmaking van de Beneden-Maas tussen Luik en Visé;

— de geschiktmaking voor 9 000 ton-vaartuigen van het Albertkanaal.

Voor de Schelde zijn de moderniseringswerken voor 1 350 ton-schepen voltooid; de doortocht door Doornik is mogelijk maar moeilijk voor 1 350 ton-motorschepen en onmogelijk aan de « pont des Trous » voor duwbakken van 11,40 m breed.

Wanneer het verkeer van dergelijke stellen tot verdere ontwikkeling komt, zal in dat verband een oplossing moeten worden gezocht waarbij rekening wordt gehouden met de te Doornik streng in acht te nemen stedenbouwkundige voorschriften.

De opheffing van de sluis te Antoing (toegankelijk voor 1 350 ton-stellen) hangt af van de in het Franse Scheldebekken uit te voeren werken waarvan de voltooiing niet op korte termijn dient te worden verwacht.

De werken in het kanaal Hensies-Pommerœul naderen voltooiing; het einde ervan wordt tijdens de zomer 1981 in uitzicht gesteld.

Centrumkanaal

Wat betreft het Centrumkanaal, moet nog een vak van 8,5 km worden gemoderniseerd; het bevat met name de overwinning van het verval te Strépy-Bracquegnies.

De desbetreffende studies en werken zijn eind 1978 met een raamcontract gegund aan een tijdelijke aannemersgroep van burgerlijke bouwkunde, metaalconstructie en electromechanica.

De studies zijn aangevat in 1979.

In 1981 zijn kredieten beschikbaar gesteld voor het afsluiten van de eerste deelcontracten van werken voor de overwinning van het verval te Strépy-Bracquegnies (mechanische uitrusting, grondwerken en werken van burgerlijke bouwkunde).

Benevens de werken van het raamcontract, zijn insgelijks kredieten bestemd voor de bouw van een 350 m lang brugkanaal te Strépy-Bracquegnies (nieuwe fusiegemeente van La Louvière).

En plus des travaux résultant de cette loi, les travaux suivants ont été entamés et poursuivis :

— le canal Hensies-Pommerœul au gabarit de 1 350 tonnes et constituant un *by-pass* intéressant pour les bateaux venant de la région Valenciennes-Condé et se dirigeant vers le canal du Centre ou vice-versa;

— la mise au gabarit de 9 000 tonnes de la Meuse entre Namur et Liège, dépassant ainsi largement l'objectif assigné par la loi des 1 350 tonnes;

— l'aménagement de la Basse-Meuse entre Liège et Visé;

— la mise au gabarit de 9 000 tonnes du canal Albert.

Pour l'Escaut, les travaux de modernisation à 1 350 tonnes sont terminés; la traversée de Tournai est possible, mais difficile pour les automoteurs de 1 350 tonnes; elle est impossible au pont des Trous pour les barges poussées de 11,40 m de largeur.

A cet égard, lorsque le trafic de telles unités se développera, une solution devra être recherchée, en tenant compte des impératifs urbanistiques sévères à respecter à Tournai.

La suppression de l'écluse d'Antoing (accessible aux unités de 1 350 tonnes) dépend des travaux à réaliser sur l'Escaut français et dont la fin n'est pas à escompter à court terme.

Les travaux sur le canal Hensies-Pommerœul sont en voie d'achèvement; la fin est prévue au cours de l'été 1981.

Canal du Centre

En ce qui concerne le canal du Centre, un tronçon de 8,5 km reste à moderniser; il comporte notamment le franchissement de la chute de Strépy-Bracquegnies.

Les études et travaux correspondants ont été confiés fin 1978, par voie de contrat-cadre, à une association momentanée d'entreprise de génie civil, d'ateliers de charpentes métalliques et d'ateliers de constructions mécaniques et électriques.

Les études ont été entamées en 1979.

En 1981, des crédits ont été prévus pour la passation des premiers contrats partiels de travaux pour le franchissement de la chute de Strépy-Bracquegnies (équipements mécaniques, terrassements et génie civil).

Sont également prévus des crédits pour la construction d'un pont-canal de 350 m de long à Strépy-Bracquegnies (nouvelle entité de La Louvière), en dehors des travaux du contrat-cadre.

De overige werken tot modernisering van het Centrumkanaal zullen eveneens worden voortgezet, zodat het geheel in de loop van 1986 in dienst zal kunnen worden genomen.

Boven- en middenloop van de Maas

Op de Boven-Maas is de vaart met 1 350 ton-schepen mogelijk maar is de diepgang beperkt tot 2,20 m. De eerste moderniseringswerken zijn voor 1982 gepland, maar ter wille van de natuurbescherming zullen de waterspiegelhoogten worden behouden; de bestaande sluizen, negen in totaal, zullen worden gehandhaafd en vernieuwd; de bestaande verouderde stuwdammen, met gevaarlijke handbediening, zullen geleidelijk worden vervangen door moderne kunstwerken, uitgerust met grote automatisch bediende schuiven; de volle diepgang van 2,50 m voor 1 350 ton-schepen zal dan mogelijk zijn.

Een eerste aanneming voor geologisch onderzoek staat op het programma voor 1981.

In de Midden-Maas, tussen Namen en Hoei, is het stuwcomplex te Andenne-Seilles in gebruik genomen in de zomer 1980; de werken betreffende de nieuwe stuw met sluis te « Grands Malades » (Namen) en de werken tot geschiktmaking van de panden worden voortgezet; de voltooiing mag worden verwacht in 1986, waarbij de vijf sluizen tussen Namen en Hoei door twee sluizen worden vervangen.

De in de ontwerp-begroting voor 1981 opgenomen werken passen in het kader van dat algemeen programma.

Beneden-Maas en Albertkanaal

De werken tot geschiktmaking van de Beneden-Maas en het Albertkanaal tussen Luik en de Belgisch-Nederlandse grens schieten ook vlug op.

De stuwdam in de Beneden-Maas te Lixhe is sedert vorig jaar in werking, zodat de oude stuwdam te Visé, die bijzonder gevaarlijk was, buiten gebruik kon worden gesteld.

De werken tot geschiktmaking van het toekomstig, enig pand Luik-Monsin-Lixhe zijn aan de gang en zullen worden voortgezet; kredieten voor de opruiming van de stuwdam en voor geschiktmakingen werken te Visé zijn beschikbaar gesteld.

Op het Albertkanaal, beneden Herstal, moet enkel de brug te Vivegnis nog worden uitgevoerd.

Tussen Luik-Monsin (boveneindpunt van het Albertkanaal) en Herstal zijn de werken tot modernisering van het kanaal moeilijk uit te voeren tengevolge van de nabijheid van de Maas en de beperktheid van de beschikbare ruimte.

Tenslotte, om de terreinen tussen de Beneden-Maas en het Albertkanaal met een hoofdzakelijk industriële bestemming op zijn gunstigst te ontsluiten, is het noodzakelijk tussen het Albertkanaal en de Maas in een verbindingskanaal met een sluis voor grote schepen te voorzien ter vervanging van het bestaande verbindingskanaal voor 600 ton-schepen te Visé.

Les autres travaux de modernisation du canal du Centre seront également poursuivis, de manière à ce que l'ensemble puisse être mis en service dans le courant de 1986.

Haute Meuse et Meuse moyenne

Sur la Haute Meuse, le passage des péniches de 1 350 tonnes est possible mais à enfoncement réduit à 2,20 m. Les premiers travaux de modernisation sont prévus pour 1982, mais dans un souci de protection de la nature, les flottaisons seront conservées, les écluses actuelles, au nombre de neuf, seront maintenues et rénovées; les barrages existants, vétustes, à manœuvre manuelle et dangereuse, seront progressivement remplacés par des ouvrages modernes, équipés de grandes vannes à manœuvre automatique; le plein enfoncement de 2,50 m pour 1 350 tonnes sera alors permis.

Une première entreprise de reconnaissances géologiques est programmée en 1981.

Sur la Meuse moyenne, entre Namur et Huy, l'écluse et le barrage d'Andenne-Seilles ont été mis en service au cours de l'été 1980; les travaux du nouveau complexe barrage et écluse des « Grands Malades » (Namur) et les travaux d'aménagement des biefs se poursuivent; la fin peut être escomptée en 1986, les cinq écluses entre Namur et Huy étant remplacées par deux.

Les travaux repris au projet de budget de 1981 s'inscrivent dans le cadre de ce programme général.

Basse Meuse et Canal Albert

Les travaux d'aménagement de la Basse Meuse et du canal Albert entre Liège et la frontière belgo-néerlandaise progressent aussi favorablement.

Sur la Basse Meuse, le barrage de Lixhe est opérationnel depuis l'été dernier, permettant la mise hors service de l'ancien barrage de Visé, particulièrement dangereux.

Des travaux d'aménagement du futur bief unique Liège-Monsin-Lixhe sont en cours et seront poursuivis; des crédits sont prévus pour la démolition du barrage de Visé et pour des aménagements à Visé.

Sur le canal Albert en aval d'Herstal, seul le pont de Vivegnis reste à exécuter.

Entre Liège-Monsin (extrémité amont du canal Albert) et Herstal, les travaux de modernisation du canal sont difficiles à exécuter par suite de la proximité de la Meuse et de l'exiguïté des espaces disponibles.

Enfin, pour valoriser au mieux les terrains à vocation essentiellement industrielle entre la Basse Meuse et le canal Albert, il est indispensable de prévoir un canal de jonction avec écluse à grand gabarit entre le canal Albert et la Meuse en remplacement du canal de jonction existant à Visé au gabarit de 600 tonnes.

Het tracé van het nieuwe kanaal is te Hermalle-sous-Argenteau vastgesteld, rekening houdend met de eisen inzake ruimtelijke ordening.

Dank zij al de stroomafwaarts van Luik uitgevoerde werken zal de streek van de Beneden-Maas tegen 1988 beschikken over een homogeen waterwegennet dat toegankelijk is voor schepen van 9 000 ton.

In de gedebudgetteerde sector (Bijzonder Fonds voor de modernisering van het Albertkanaal) zullen de uitgetrokken kredieten de aanbesteding veroorloven van een nieuwe brug te Vivegnis, alsmede van een eerste deel van de geschiktmaking tussen Luik-Monsin en Herstal.

Hene

De eigenlijke werken tot geschiktmaking van de Hene zullen worden voortgezet ten laste van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken; ze moeten worden gecoördineerd met de ontwateringswerken van het IDEA.

Voor de eerste fase van de noordelijke omleiding van de Hene rond Saint-Ghislain wordt een vrij aanzienlijk krediet ter beschikking gesteld.

Stuwdammen

Wat de stuwdammen betreft, zullen kredieten worden bestemd voor aanvullende werken aan de stuwdammen in de Eau d'Heure en in de Ry de Rome, terwijl aanzienlijker kredieten zullen worden besteed aan de geschiktmaking van de loop van de Eau d'Heure stroomafwaarts van de stuwdam van Silenrieux, aan de wegeninfrastructuur rond de stuwmeren van de Eau d'Heure en aan de transportleiding naar Verviers.

B.1.4. Gevolgen van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen voor de begroting van het Bestuur der Waterwegen

Ontwatering

De desbetreffende kredieten waren uitgetrokken op artikel 63.04 van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken.

Overeenkomstig artikel 6, § 1, III, 9° en V, 1°, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980, is de ontwatering van de valleien van de Hene en de Maas een aangelegenheid die tot de bevoegdheid van het Waalse gewest behoort.

Zuiveringsstations

Overeenkomstig artikel 6, § 1, V, 1° van dezelfde wet, blijft de totstandbrenging en subsidiëring van zuiveringsstations tot de bevoegdheid van de nationale overheid behoren.

De investeringen met betrekking tot de nieuwe zuiveringsstations van de Ry de Rome, de Gileppe en de westelijke Ourthe worden gedragen door het Ministerie van Volksgezondheid, terwijl de Dienst van de Stuwdammen belast is met het ontwerpen en de leiding van de werken.

Le tracé du nouveau canal a été fixé à Hermalle-sous-Argenteau en tenant compte des contingences d'aménagement du territoire.

Grâce à l'ensemble des travaux réalisés en aval de Liège, la région de la Basse Meuse sera dotée vers 1988 d'un ensemble homogène de voies navigables au gabarit de 9 000 tonnes.

Dans le secteur débudgétisé (Fonds spécial de modernisation du canal Albert), les crédits inscrits permettront la mise en adjudication du nouveau pont de Vivegnis et d'une première tranche de l'aménagement entre Liège-Monsin et Herstal.

Haine

Les travaux d'aménagement proprement dits de la Haine seront poursuivis à charge du budget du Ministère des Travaux publics; ils doivent être coordonnés avec les travaux de démergement de l'IDEA.

Un crédit assez important est prévu pour la première phase du contournement nord de Saint-Ghislain par la Haine.

Barrages-réservoirs

En ce qui concerne les barrages-réservoirs, des crédits sont retenus pour des travaux complémentaires aux barrages de l'Eau d'Heure et du Ry de Rome, alors que des crédits plus importants seront consacrés à l'aménagement du cours de l'Eau d'Heure à l'aval du barrage de Silenrieux, aux équipements routiers des réserves de l'Eau d'Heure et à la conduite d'adduction à Verviers.

B.1.4. Conséquences de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 sur le budget de l'Administration des Voies hydrauliques

Démergement

Les crédits correspondants étaient inscrits à l'article 63.04 du budget du Ministère des Travaux publics.

Aux termes de l'article 6, § 1^{er}, III, 9° et V, 1°, de la loi spéciale de réformes du 8 août 1980, le démergement des vallées de la Haine et de la Meuse sont des matières institutionnelles relevant de la compétence de la Région wallonne.

Stations de traitement

Aux termes de l'article 6, § 1^{er}, V, 1°, de la même loi, la création et la subvention des stations de traitement restent de la compétence du pouvoir national.

Les investissements relatifs aux stations de traitement nouvelles du Ry de Rome, de la Gileppe et de l'Ourthe occidentale sont pris en charge par le Ministère de la Santé publique, les études et la direction des travaux étant assurées par le Service des barrages.

B.2. Bestrijding van overstromingen aan de kust en in het Zeescheldebekken

B.2.1. Het beleid

In de afgelopen jaren werden belangrijke inspanningen geleverd om de dijken van het Zeescheldebekken in het raam van het Sigma-plan te versterken en te verhogen tot de cota +8,00 en om de kustverdediging verder uit te bouwen.

Zo mag dan ook gesteld worden dat een groot aantal werken thans in uitvoering is of begin 1981 in uitvoering zal gaan. De toestand van het dijkenbestand is dan ook t.o.v. vijf jaar geleden aanmerkelijk verbeterd.

De investeringen in deze sector zullen echter, zij het niet meer op hetzelfde hoge peil van de afgelopen jaren, worden voortgezet. Nochtans zal het toegekende krediet toelaten om de toestand voor de waterkeringswerken verder te verbeteren.

De studie van de bouw van de stormvloedkering te Oosterweel (Antwerpen) waarvoor reeds op 27 oktober 1978 een raamcontract werd afgesloten, wordt voortgezet. Deze studie is reeds ver gevorderd. Technisch is alles in gereedheid gebracht om met de uitvoering van de voorbereidende werken te kunnen beginnen. Gezien de belangrijkheid van de uitgaven die met dit kunstwerk gepaard gaan, heb ik beslist naast de technische studie een aanvullende multidisciplinaire studie te laten uitvoeren waarin naast risicoaspecten ook sociaal-economische gegevens in beschouwing zullen genomen worden.

Met deze bijkomende studie zal het mogelijk worden het projekt « stormvloedkering » in al zijn aspecten te beoordelen en hieromtrent een beleidsoptie te nemen in het najaar van 1981.

B.2.2. Het programma

Het programma 1981 omvat de voortzetting van het lopende programma van versterking en verhoging van de bestaande dijken.

Daar waar het zwaartepunt inzake beveiligingswerken tegen overstromingen de eerste jaren van uitvoering van het Sigma-plan voornamelijk gelegd werd op het versterken en verhogen van de bestaande dijken op de meest bedreigde plaatsen, kan thans reeds een accentverschuiving in het programma waargenomen worden. Inderdaad, zullen in 1981 meer dijkwerken worden uitgevoerd in de stroomopwaartse gebieden.

In grote trekken concentreerden immers de eerste dijkversterkingswerken in het raam van het Sigmaplan zich op de Zeeschelde in het gebied tussen Dendermonde en de Rupelmonding. Thans zijn in het programma nog steeds een aantal werken uit deze zone opgenomen maar deze kunnen reeds als een eerste stap in de eindfase beschouwd worden en dan voornamelijk op de linkeroever.

B.2. Prévention des inondations à la côte et dans le bassin de l'Escaut maritime

B.2.1. La politique

Au cours des années écoulées, des efforts importants ont été consentis pour consolider et exhausser dans le cadre du plan Sigma, les digues du bassin de l'Escaut maritime jusqu'à la cote +8,00 et accroître la défense de la côte.

Un grand nombre de travaux sont actuellement en cours ou seront entamés au début de 1981. Par rapport à il y a cinq ans, la situation s'est donc considérablement améliorée en ce qui concerne l'ensemble des digues.

Toutefois, les investissements dans ce secteur seront poursuivis, sans toutefois atteindre un niveau aussi élevé que les années précédentes. Le crédit alloué permettra malgré tout de continuer à améliorer l'état des ouvrages de protection contre les eaux.

L'étude relative à la construction du barrage-tempête à Oosterweel (Anvers), pour laquelle un contrat-cadre a déjà été passé le 27 octobre 1978, se poursuit. Sur le plan technique, tout a été mis en œuvre pour pouvoir entamer l'exécution des travaux préparatoires. Vu l'importance des dépenses qu'implique cet ouvrage d'art, j'ai décidé de faire compléter l'étude technique par une étude dans le cadre de diverses disciplines, où, parallèlement aux aspects de sécurité, des éléments socio-économiques seront également pris en considération.

Cette étude complémentaire permettra d'envisager le projet de barrage-tempête sous tous ses aspects et de prendre une option politique à son sujet au cours de l'automne 1981.

B.2.2. Le programme

Le programme de 1981 comprend la continuation du programme de consolidation et d'exhaussement des digues existantes, actuellement en cours.

Alors que pendant les premières années d'exécution du plan Sigma, l'accent avait été mis, en matière de travaux de protection contre les inondations, sur la consolidation et l'exhaussement des digues existantes aux points les plus menacés, un glissement se perçoit d'ores et déjà dans le programme. En effet, on exécutera, en 1981, davantage de travaux aux digues qui sont situées dans les zones d'amont.

Dans les grandes lignes, les premiers travaux de consolidation de digues exécutés dans le cadre du plan « Sigma » avaient effectivement été concentrés sur l'Escaut maritime, dans la zone située entre Termonde et l'embouchure du Rupel. Actuellement, le programme comprend toujours un certain nombre de travaux à réaliser dans cette zone, mais ceux-ci peuvent déjà être considérés comme une première étape de la phase finale, notamment en ce qui concerne la rive gauche.

In dit verband kunnen zeker de werken te Baasrode en Weert-Bornem gezien worden.

Aansluitend op het hierboven genoemde vak van de Zeeschelde worden thans logischerwijze de aanpalende gedeelten gesaneerd. In dit opzicht zijn aan de afwaartse zijde werken gepland te Burcht en Antwerpen voor in totaal 128 miljoen frank en in het opwaartse gebied te Dendermonde, Wetteren, Gentbrugge en te Wichelen waar de eerste fase van het overstromingsgebied wordt voorzien (40 miljoen frank).

Verder wordt ook op de Rupel gestreefd naar een afronding van de aan gang zijnde werken. Hiertoe werd voorzien in dijkwerken te Niel en te Boom nabij de Rupeltunnel.

Wat de Neten betreft, zijn voor de Beneden-Nete, voor het grootste gedeelte, de uit te voeren werken aanbesteed. Thans wordt in de begroting voorzien de Grote en Kleine Nete aan te pakken vertrekkende van afwaarts naar opwaarts waarbij ook op enkele lokale punten de waterafvoer wordt verbeterd. In totaal werd voor de Neten een bedrag van 120 miljoen frank ingeschreven.

Ook voor de werken aan de Dijle zullen in 1981 de werken te Mechelen worden voortgezet.

D. Havens

C.1. Het havenbeleid 1981-1985

Ten einde een rationele aan- en afvoer van grondstoffen en van afgewerkte produkten te kunnen verzekeren is het noodzakelijk om een steeds groter aandeel van de rijksinvesteringen uit te voeren 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.

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 vervoer-technieken. Er moet ruimte blijven voor een gedifferentieerde aanpak waarbij een zekere specialisatie naar specifieke goederen kan nagestreefd worden.

Het nationale havenbeleid in de eerstvolgende jaren moet gebaseerd worden op een drietal opties.

De eerste optie moet erin bestaan de diverse projecten, die nu in uitvoering zijn zo snel mogelijk af te werken ten einde de reeds gedane inspanningen te valoriseren. Dit moet prioriteit krijgen op het nemen van nieuwe initiatieven. Dit betekent dat in de eerstvolgende jaren het nodige moet gedaan worden om de regeringsbeslissing van 9 augustus 1980 omtrent de voorhaven van Zeebrugge, uit te voeren

C'est sous cet angle que peuvent sans aucun doute être envisagés les travaux prévus à Baasrode et à Weert-Bornem.

Suivant un ordre logique, conjointement avec la section de l'Escaut maritime précitée, les parties adjacentes sont actuellement assainies. A cet égard, des travaux sont projetés en aval, à Burcht et à Anvers, pour un total de 128 millions de francs, et dans le bassin d'amont, à Termonde, Wetteren, Gentbrugge ainsi qu'à Wichelen, où est prévue la première phase d'aménagement de la zone d'inondation (40 millions de francs).

En outre, on s'efforcera d'achever les travaux actuellement en cours sur le Rupel. A cet effet, des travaux d'endiguement ont été prévus à Niel et à Boom, à proximité du tunnel sous le Rupel.

Quant aux Nèthes, l'adjudication a été lancée pour la majeure partie des travaux relatifs à la Nèthe inférieure. A présent, le budget doit permettre de s'attaquer à la Grande Nèthe et à la Petite Nèthe, en partant de l'aval pour remonter vers l'amont, ce qui implique aussi, sporadiquement toutefois, l'amélioration de l'écoulement des eaux. Au total, pour l'ensemble des Nèthes, un montant de 120 millions de francs a été inscrit au budget.

En ce qui concerne la Dyle également, on compte poursuivre, en 1981, les travaux qui sont en cours à Malines.

D. Ports

C.1. La politique portuaire 1981-1985

Il est nécessaire, afin d'assurer l'importation rationnelle des matières premières et des produits manufacturés, de consacrer une partie toujours plus importante des investissements de l'Etat aux ports et à leurs accès maritimes. L'aménagement judicieux des ports permet de réaliser des économies et, partant, d'améliorer la position concurrentielle de notre pays, condition essentielle du maintien de notre niveau de vie.

La politique portuaire nationale doit obligatoirement prendre en considération l'ensemble des modifications qui interviennent dans la vie économique ainsi que l'évolution des techniques de manutention et des modes de transport. Elle doit dès lors être suffisamment souple, de façon à permettre une certaine différenciation axée sur une spécialisation en produits spécifiques.

La politique que nous avons à mener au cours des prochaines années doit poursuivre trois objectifs fondamentaux.

La première tâche consiste à achever le plus rapidement possible les projets actuellement en cours, afin que les efforts déjà consentis soient valorisés le plus rapidement possible. Cette mission est plus importante que la mise en chantier de nouveaux travaux. Ceci signifie concrètement qu'il conviendra, au cours des prochaines années, de faire le nécessaire afin que la décision gouvernementale du 9 août 1980

zodat in januari 1986 een LNG-schip, volgeladen met vloeibaar Algerijns aardgas in veilige omstandigheden kan binnenlopen, afremmen en aanmeren in de haven.

In de achterhaven van Zeebrugge werden reeds vele miljarden geïnvesteerd. Een eerste gedeelte, omvattende de zee-sluis, het noordelijk insteekdok en de verbinding met het Boudewijnkanaal moet in 1983 in dienst kunnen genomen worden.

Voor de haven van Gent moeten de budgettaire mogelijkheden geschapen worden om de moderniseringswerken van het Rodenhuisdok en het Schepen Sifferdok bij prioriteit volledig af te werken, en tevens de renovatie van de oude havengedeelten verder te zetten.

Het 48-voetprogramma voor de verbetering van de maritieme toegangsweg naar de haven van Antwerpen, dat de opvaart van zeeschepen van 48 voet in één getij met een bepaald venster moet mogelijk maken, zal prioriteit genieten.

Zo moet het mogelijk worden het opvaren van stukgoedschepen in regelmatige lijnvaart met inbegrip van containerschepen in grote mate onafhankelijk te maken, wat behoudens een verhoging van de flexibiliteit eveneens de veiligheid van de vaart beïnvloedt.

In dit kader van een vlotte verkeersafwikkeling is het eveneens noodzakelijk de Berendrechtsluis, waarvan de werken nog in januari 1981 zullen aanvangen tegen 1987 af te werken.

De haven op de linkeroever is sinds 1971 in aanleg. De indienststelling van de Kallosluis, samen met een eerste havengedeelte, wordt verwacht midden 1981. De verdere planning zal volledig toegespitst worden op een snelle afwerking en uitrusting van dit eerste havengedeelte. Het vierde dok, dat uitgerust moet worden met kaaimuren, om de overslag mogelijk te maken voor stukgoederen en droge massagoederen, zal daarbij prioriteit genieten. De voltooiing van het vierde dok kan reeds tegen 1985 in het vooruitzicht gesteld worden.

Een tweede optie moet erin bestaan dat een nieuw initiatief slechts zou mogen aangepakt worden, nadat aangetoond is dat hieraan behoefte bestaat, m.a.w. dat gemiddeld beschikbare havencapaciteit op voldoende lange termijn ontoereikend is.

In de havens wordt een bepaalde handelsactiviteit ont-plooid, die de overheid niet rechtstreeks kan beïnvloeden. Deze activiteit wordt beïnvloed door de totale handelsactiviteit in het land en zelfs in de wereld.

De meest ideale situatie wordt bereikt wanneer de haven-activiteit in staat gesteld wordt toe te nemen in functie van

concernant l'avant-port de Zeebrugge soit mise à exécution, de manière qu'en janvier 1986, les premiers méthaniers à pleine charge de gaz liquéfié algérien puissent, en toute sécurité, entrer au port, s'arrêter et accoster.

Plusieurs milliards de francs ont dès à présent été investis dans l'arrière-port de Zeebrugge. Une première phase de travaux comprenant la construction de l'écluse maritime, le creusement de la darse nord et le raccordement au canal Baudouin devrait être achevée en 1983.

En ce qui concerne le port de Gand, je tiens à signaler qu'il conviendrait de prévoir les crédits nécessaires afin que les travaux de modernisation au bassin de Rodenhuize et au bassin Siffer puissent être achevés prioritairement et afin que la rénovation des anciennes zones portuaires puisse être poursuivie.

Le programme dit des 48 pieds qui vise à améliorer la voie d'accès maritime au port d'Anvers en permettant la remontée en une seule marée et dans une fenêtre déterminée, de navires ayant un tirant d'eau de 48 pieds, sera considéré comme prioritaire.

La remontée des navires de lignes régulières transportant des marchandises diverses, y compris des porte-conteneurs, serait ainsi en grande partie indépendante des marées, ce qui ne manquerait pas d'augmenter la flexibilité et la sécurité de la navigation maritime.

Il conviendra également, toujours dans le but d'améliorer l'écoulement du trafic, d'achever, d'ici à 1987, l'écluse de Berendrecht dont les travaux débiteront au mois de janvier 1981.

La construction du port sur la rive gauche a débuté en 1971. La mise en service de l'écluse de Kallo ainsi que celle d'une première partie du port est prévue pour le milieu de l'année 1981. Les plans futurs seront entièrement axés sur le parachèvement et l'équipement de cette première partie du port. Le quatrième bassin, qui sera muni de murs de quai devant permettre le transbordement de marchandises diverses et de marchandises en vrac sèches, sera considéré comme prioritaire. L'achèvement du quatrième bassin est prévu dès 1985.

La deuxième ligne de conduite qui doit guider notre action est celle-ci : les travaux futurs ne pourront être réalisés que si leur utilité a été démontrée de manière irréfutable. Ceci revient à dire qu'il faudra préalablement prouver que la capacité portuaire moyenne disponible deviendra insuffisante dans un délai suffisamment long.

Les ports connaissent un certain nombre d'activités commerciales sur lesquelles les pouvoirs publics n'exercent aucune influence directe. Ces activités sont elle-mêmes tributaires de la conjoncture économique tant nationale qu'internationale.

La situation idéale serait que l'activité portuaire soit à même de se développer au fur et à mesure du développement

deze activiteit. Dit is slechts mogelijk indien er in elke haven een voldoende grote capaciteit aanwezig is. Concreet betekent dit dat de sluisen niet overbelast mogen zijn met lange wachttijden als gevolg, dat een reserveoppervlakte aan haven- en industrieterreinen en een reservelengte waterfront aanwezig is.

In België is potentieel een grote reserve aan havencapaciteit aanwezig: het derde havendok op de Linker-Schelde-oever te Antwerpen, het Nieuwdok te Gent op de vroegere terreinen van Texaco en het tweede insteekdok in de achterhaven te Zeebrugge.

Voor het oordeelkundig aanwenden van deze reservecapaciteit moet een planning op middellange en lange termijn uitgewerkt worden. In het kader van de Nationale Havencommissie werd een werkgroep ad hoc « Capaciteitsbenutting » opgericht die deze problemen aan een grondig onderzoek zal onderwerpen.

Een derde optie bestaat erin dat renovatie-investeringen een grotere aandacht bekomen dan tot nu toe het geval is.

De uitbreiding van havencapaciteit moet niet uitsluitend gezocht worden in uitwendige investeringen die een vergroting van de havenoppervlakte beogen, maar kan eventueel 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.

Bij de renovatie van oude havengedeelten moet zin voor de werkelijkheid aan de dag gelegd worden, en elk geval moet afzonderlijk onderzocht worden, rekening houdend met de terreindiepte, de aanwezige bebouwing en de verbindingen met het hinterland. Bovendien zijn deze werken slechts zinvol indien de reeds aanwezige bedrijven eveneens bereid zijn om zich aan te passen ten einde de nieuwe infrastructurele mogelijkheden optimaal te benutten.

In het Waalse landsgedeelte dient de uitrusting van de havens van Charleroi, Namen en Luik eerder gezien te worden samen met de gelijktijdige modernisering van de bevaarbare waterlopen. De uitbouw van deze havens wordt intensief voortgezet. De uitrusting ervan, die noodzakelijk is voor de exploitatie en de valorisatie van het transport te water, bestaat uit het bouwen van kaaimuren, al of niet overdekte insteekdokken, specifieke installaties voor het verhandelen van zware, ondeelbare lasten van grote afmetingen en de uitrusting van het havenareaal.

de la conjoncture économique. Ceci n'est possible que si les ports disposent d'une capacité suffisamment grande. Ceci signifie concrètement qu'il faudra veiller à ce que les écluses ne soient pas encombrées, situation qui entraînerait des temps d'attente excessivement longs, à ce que la superficie des terrains portuaires et industriels soit suffisamment disponible et à ce que le front d'eau soit suffisamment étendu.

Potentiellement, il existe en Belgique une importante réserve en matière de capacité portuaire. Notre pays dispose en effet de la troisième darse sur la rive gauche de l'Escaut à Anvers, de la darse dite « Nieuwdok » à Gand construite sur l'ancien terrain de la Texaco ainsi que de la deuxième darse de l'arrière-port de Zeebrugge.

Un programme à moyen et à long terme devra être élaboré en vue de l'utilisation judicieuse de cette capacité portuaire de réserve. Un groupe de travail ad hoc, chargé d'étudier l'utilisation optimale de notre potentiel portuaire, a été créé au sein de la Commission portuaire nationale.

La troisième ligne de conduite qui doit inspirer notre action consiste à consacrer une plus grande attention aux investissements de rénovation.

Le développement de la capacité portuaire ne doit pas être poursuivi uniquement en réalisant des investissements externes visant à agrandir la superficie portuaire. Cet objectif peut également être atteint par un développement interne de la capacité portuaire ou par la rénovation de zones portuaires plus anciennes.

Les terrains ont désormais une affectation déterminée grâce aux plans de secteur. Les espaces disponibles deviennent de plus en plus rares et les arguments des écologistes s'opposant à toutes sortes d'implantations nouvelles sont de plus en plus écoutés.

La rénovation des anciennes zones portuaires doit se faire de façon réaliste. Chaque cas doit être étudié séparément. Il importe à cette occasion, de tenir compte de la profondeur du terrain, des constructions existantes ainsi que des communications avec l'arrière-pays. Ces travaux n'ont cependant vraiment de sens que si les entreprises établies dans ces zones sont également disposées à s'adapter, afin d'utiliser au maximum les nouvelles possibilités infrastructurelles.

Dans la région wallonne du pays, l'équipement des ports de Charleroi, Namur et Liège devra être réalisé concurrentement avec la modernisation des voies navigables. L'aménagement des ports précités est poursuivi de manière intensive. L'équipement des ports, indispensable à l'exploitation et à la valorisation des transports par voie d'eau, consiste en la construction de murs de quai, de darses couvertes ou non, d'installations destinées à la manutention de charges lourdes indivisibles et encombrantes ainsi qu'en l'équipement de l'infrastructure portuaire.

C.2. *Bespreking van het investeringsprogramma 1981*

C.2.1. Begrotingsartikel 63.14 - Gesubsidieerde havenwerken

Dit biedt aan de havenbeheerders de budgettaire mogelijkheid om initiatieven te nemen voor de uitbouw van de haven of de uitrusting ervan.

Een bedrag van 1 750 miljoen frank is voorzien voor het subsidiëren van infrastructuur- en superstructuurwerken in de havens van Antwerpen, Zeebrugge, Gent, Oostende, Luik, Charleroi en Namen. De verdeling van het globale bedrag over de verschillende havens werd in grote trekken behouden.

Een verantwoorde verdeling van de te verlenen subsidie is de volgende :

- Antwerpen : 825 miljoen frank;
- Gent : 500 miljoen frank;
- Zeebrugge : 75 miljoen frank;
- Oostende : 50 miljoen frank;
- Luik : 105 miljoen frank;
- Charleroi : 170 miljoen frank;
- Namen : 25 miljoen frank.

C.2.2. Begrotingsartikel 73.04 - Overheidsinvesteringen in de havensector

C.2.2.1. Verbetering van Schelde en vaargeulen

De baggerwerken in de Westerschelde en in het Scheur beogen een verbetering van de maritieme toegangsweg naar Antwerpen, zodat in alle gemiddelde tijomstandigheden (gemiddeld doodtij, gemiddeld getij en gemiddeld springtij) de vaart mogelijk wordt tussen de boei A1 en de Zandvlietsluis :

1. van opvarende schepen met een diepgang van 48' (14,64 m) tijdens een tijvenster van 1 uur per getij (aankomst tussen 1 en 2 uur na plaatselijk hoogwater);
2. van afvarende schepen met een diepgang van 42'8" (13,00 m) tijdens een tijvenster van ongeveer 3 uur per getij (vertrek tussen 1 uur na plaatselijk laagwater en 2 uur vóór plaatselijk hoogwater);
3. van afvarende schepen met een diepgang van 45' (13,72 m) tijdens een tijvenster van 1 uur per getij (vertrek tussen 3 en 2 uur vóór plaatselijk hoogwater).

Bovendien laat dit 48-voetprogramma onder alle gemiddelde getijomstandigheden de vaart toe in twee getijden voor opvarende schepen met een diepgang van 50' (15,25 m) (aankomst 1 uur na plaatselijk hoogwater).

De uitvoering van deze verdiepingsbaggerwerken moet voor een gedeelte op Nederlands grondgebied gebeuren. Besprekingen met de Nederlandse autoriteiten over een eerste fase van dit verdiepingsprogramma zijn aan de gang.

C.2. *Discussion du programme d'investissements 1981*

C.2.1. Article budgétaire 63.14 - Travaux portuaires subsideés

Cet article offre aux gestionnaires des ports la possibilité budgétaire de prendre des initiatives en vue de l'extension du port ou de son équipement.

Un montant de 1 750 millions de francs est prévu pour subsidier des travaux d'infrastructure et de superstructure dans les ports d'Anvers, Zeebrugge, Gand, Ostende, Liège, Charleroi et Namur. La répartition du montant global entre les différents ports a été conservée en grande partie.

Une répartition justifiée du subside à octroyer est la suivante :

- Anvers : 825 millions de francs;
- Gand : 500 millions de francs;
- Zeebrugge : 75 millions de francs;
- Ostende : 50 millions de francs;
- Liège : 105 millions de francs;
- Charleroi : 170 millions de francs;
- Namur : 25 millions de francs.

C.2.2. Article budgétaire 73.04 - Investissements de l'Etat dans le secteur portuaire

C.2.2.1. Amélioration de l'Escaut et des passes en mer

Les dragages dans l'Escaut occidental et dans la passe du « Scheur » visent à l'amélioration de la voie d'accès maritime vers Anvers, de sorte que, dans toutes conditions de marée moyenne (marée moyenne de mortes eaux, marée moyenne et marée moyenne de vives eaux), la navigation entre la bouée A1 et l'écluse de Zandvliet devienne possible pour :

1. les navires montants d'un tirant d'eau de 48' (14,64 m) pendant une fenêtre d'une heure par marée (arrivée entre 1 et 2 heures après la marée haute locale);
2. les navires avalants d'un tirant d'eau de 42,8" (13,00 m) pendant une fenêtre d'environ 3 heures par marée (départ entre 1 heure après la marée basse locale et 2 heures avant la marée haute locale);
3. les navires avalants d'un tirant d'eau de 45' (13,72 m) pendant une fenêtre d'une heure par marée (départ entre 3 et 2 heures avant la marée haute locale).

En outre, ce programme de 48 pieds permet, dans toutes conditions de marée moyenne, la navigation en deux marées de navires montants d'un tirant d'eau de 50' (15,25 m) (arrivée 1 heure après la marée haute locale).

L'exécution de ces dragages d'approfondissement doit s'effectuer en partie sur le territoire néerlandais. Des entretiens avec les autorités néerlandaises au sujet d'une première phase de ce programme d'approfondissement sont en cours.

Op basis van de nu reeds gekende elementen, en de ervaring opgedaan met de geïntensifieerde baggerwerken in het verleden kan geconcludeerd worden dat het programma voor de Westerschelde ongeveer vier jaar in beslag zal nemen. De belangrijkste verdiepingswerken dienen nochtans in het Scheur te worden verricht, waarvoor een termijn van zeven jaar wordt voorzien. Tegen 1987 wordt de volledige realisatie in het vooruitzicht gesteld.

Het programma voor de verbetering van de Schelde en vaargeulen in 1981 bestaat uit de volgende gedeelten :

— aanvullende kredieten voor de verbeterings- en verdiepingswerken afwaarts van Antwerpen (240 miljoen frank) en voor de verbetering van de Scheurpas (290 miljoen frank), om de jaarlijks gewaarborgd baggervolume, opgenomen in de contracten met de aannemer, te kunnen uitvoeren;

— een supplementair krediet van 750 miljoen frank om het eigenlijke verdiepingsprogramma uit te voeren. In 1981 zal met dit krediet hoofdzakelijk gebaggerd worden in het Scheur.

Dit verbeterings- en verdiepingsprogramma van de Schelde en vaargeulen komt uiteraard niet alleen Antwerpen ten goede, maar betekent ook een wezenlijke verbetering van de maritieme toegangsweg naar Zeebrugge en Gent.

C.2.2.2. Haven van Antwerpen

Linkeroever

De aanleg van het havengebied op de Linker-Scheldeoever is nu zover gevorderd dat midden 1981 de Kallosluis in gebruik kan genomen worden. Het programma 1981 beoogt vooral de afwerking van het eerste havengedeelte, dat samen met de Kallosluis in dienst zal kunnen genomen worden.

Dit eerste havengedeelte bevat :

- het eerste gedeelte van het eerste dok;
- een noordelijk en zuidelijk insteekdokje in dit eerste dok, bestemd voor de overslag van vloeibare produkten;
- een eerste gedeelte van het vierde dok, dat bestemd is voor de overslag van droge massagoederen en stukgoederen.

De afwerking van dit eerste havengedeelte noodzaakt ook de ophoging van haventerreinen en de aanleg van aanvullende infrastructuur (wegen, spoorwegen, ladingstroken).

De uitvoering van dit programma vereist dat in 1981 de aanleg van de havendokken, de bouw van kaaimuren en de ophoging van haventerreinen en infrastructuurstroken intensief verder gezet wordt; een krediet van 1 200 miljoen frank is hiervoor voorzien.

Rechteroever

In 1980 werd reeds een eerste fase aanbesteed van de bouw van de Berendrechtsluis, nl. de aanleg van een waterdicht

Sur la base des éléments déjà connus actuellement et de l'expérience acquise lors des dragages intensifiés dans le passé, on peut conclure que la réalisation du programme pour l'Escaut occidental prendra environ quatre ans. Les travaux d'approfondissement les plus importants doivent cependant être exécutés dans la passe du « Scheur », un délai de sept ans étant prévu. La réalisation complète des travaux est prévue pour 1987.

Le programme d'amélioration de l'Escaut et des passes maritimes en 1981 comprend les parties suivantes :

— crédits supplémentaires pour les travaux d'amélioration et d'approfondissement en aval d'Anvers (240 millions de francs) et pour l'amélioration de la passe du « Scheur » (290 millions de francs), afin de pouvoir réaliser le volume de dragage annuel garanti, fixé par les contrats avec les entrepreneurs;

— un crédit supplémentaire de 750 millions de francs pour exécuter le programme d'approfondissement proprement dit. En 1981, ce crédit permettra principalement le dragage dans la passe du « Scheur ».

Ce programme d'amélioration et d'approfondissement de l'Escaut et des passes en mer ne profite pas seulement à Anvers, mais représente également une amélioration réelle de la voie d'accès maritime vers Zeebrugge et Gand.

C.2.2.2. Port d'Anvers

Rive gauche

L'aménagement de la zone portuaire sur la rive gauche de l'Escaut a progressé de manière telle que l'écluse de Kallo pourra être mise en service vers le milieu de 1981. L'objectif du programme 1981 est surtout le parachèvement de la première partie du port qui pourra être mise en service en même temps que l'écluse de Kallo.

Cette première partie du port comprend :

- la première partie du premier bassin;
- une darse nord et sud dans ce premier bassin, destinée au transbordement de produits liquides;
- une première partie du quatrième bassin, destiné au transbordement de marchandises en vrac sèches et de marchandises diverses.

Le parachèvement de cette première partie du port nécessite aussi l'exhaussement des terrains portuaires et l'aménagement de l'infrastructure complémentaire (routes, voies ferrées, zones de chargement).

L'exécution de ce programme exige qu'en 1981, l'aménagement des bassins portuaires, la construction de murs de quai et l'exhaussement des terrains portuaires et des zones d'infrastructure se poursuivent intensément; un crédit de 1 200 millions de francs est prévu à cette fin.

Rive droite

En 1980, la première phase de la construction de l'écluse de Berendrecht, à savoir l'aménagement d'un écran d'étan-

scherm tussen de toekomstige bouwput en het havengebied. Hiermee werd concreet gestart met de bouw van een nieuwe zeesluis, die de capaciteit van de bestaande Zandvlietsluis moet verdubbelen, zodat de bedrijfszekerheid van de haven vergroot en de wachttijden voor grote zeeschepen kunnen verminderd worden.

Om de indienststelling van de Berendrechtsluis in 1987 te kunnen verwezenlijken, moet in 1981 in elk geval de ruwbouw van de sluis aanbesteed worden; de ruwbouw omvat tevens de twee stalen bruggen over de sluishoofden en een tweede brug over de Zandvlietsluis. Een eerste fase van 600 miljoen frank moet in 1981 vastgelegd worden om de werken binnen de gestelde termijn te kunnen voltooien.

C.2.2.3. Haven te Oostende

Van hoofdbelang is de verdieping van de voorhaven, zodat de huidige hinder voor het aanleggen van de schepen van de RMT verdwijnt. 50 miljoen frank is hiervoor op de begroting opgenomen.

C.2.3. Begrotingsartikel 73.08 - Uitbouw van de haven te Zeebrugge

C.2.3.1. Voorhaven

Tijdens de vergadering van 9 augustus 1980 werd door de Ministerraad definitief de uitbouwvorm « 1750 G » voor de voorhaven van Zeebrugge aangenomen. Aldus werd het tijdschema geëerbiedigd opdat op 1 januari 1986 de LNG-terminal in de voorhaven op een veilige wijze zou kunnen in dienst genomen worden.

In het contract dat door de NV Distrigaz, met medekennis van de Regering, werd afgesloten met Algerië, is bepaald dat België vanaf 1 oktober 1982 vloeibaar aardgas moet afnemen. Het niet-naleven van deze datum heeft zeer zware contractuele gevolgen waarmee bedragen van 1 miljard frank per maand gemoeid zijn.

Daar de LNG-terminal in de voorhaven onmogelijk klaar kan zijn tegen 1 oktober 1982, heeft de NV Distrigaz met « Gaz de France » een overeenkomst getroffen, zodat tot 1 oktober 1985, met als uiterste mogelijkheid te verlengen tot 1 oktober 1986, het vloeibaar aardgas aan wal zal gebracht worden te Montoir op de Loire.

De aanlegsteiger moet daarom op 1 september 1985 bruikbaar zijn voor het proefvaren, evenals voor het proefvullen van de opslagtanks en de « cool-down » van alle onderdelen die in contact zullen zijn met het vloeibaar aardgas. Dit betekent dus dat op 1 september 1985 de hoge havendammen moeten voltooid zijn zodat het LNG-schip met de vereiste veiligheid kan binnenlopen.

Indien deze termijnen niet gerespecteerd worden, komt de bevoorrading van aardgas voor België in 1986 in het gedrang.

chéité entre la fouille future et la zone portuaire, a déjà été adjudgée. Cela signifie le début concret de la construction d'une nouvelle écluse maritime qui est appelée à doubler la capacité de l'écluse existante de Zandvliet, de sorte que la sécurité de fonctionnement du port augmente et que les temps d'attente des gros navires puissent être écourtés.

Afin de pouvoir mettre l'écluse de Berendrecht en service en 1987, le gros œuvre de l'écluse doit en tout cas être mis en adjudication en 1981; le gros œuvre comporte en même temps les deux ponts métalliques sur les têtes d'écluse et un deuxième pont sur l'écluse de Zandvliet. Une première phase de 600 millions de francs doit être engagée en 1981 pour que les travaux puissent être terminés dans le délai fixé.

C.2.2.3. Port d'Ostende

L'approfondissement de l'avant-port, de manière à supprimer l'obstacle qu'il présente actuellement à l'accostage des navires de la RTM, est d'une importance capitale. 50 millions de francs ont été inscrits au budget à cet effet.

C.2.3. Article budgétaire 73.08 - Extension du port de Zeebrugge

C.2.3.1. Avant-port

En séance du 9 août 1980, le Conseil des Ministres a adopté définitivement pour l'avant-port de Zeebrugge, la forme d'exécution dite « 1750 G ». Le calendrier qui avait été prévu en vue de permettre, dès le 1^{er} janvier 1986, l'utilisation du terminal GNL situé dans l'avant-port, dans des conditions de sécurité suffisantes, a ainsi été respecté.

Dans le contrat qui a été passé — le Gouvernement étant informé — entre la SA Distrigaz et l'Algérie, il est stipulé que la Belgique doit, à partir du 1^{er} octobre 1982, acquérir du gaz naturel liquéfié. Le non-respect éventuel de la date précitée implique de très lourdes conséquences contractuelles, se chiffrant mensuellement à 1 milliard de francs.

Vu l'impossibilité d'aménager le terminal GNL de l'avant-port pour le 1^{er} octobre 1982, la SA Distrigaz a convenu avec Gaz de France que jusqu'au 1^{er} octobre 1985, moyennant une ultime possibilité de prolongation jusqu'au 1^{er} octobre 1986, le gaz naturel liquéfié serait débarqué à Montoir, sur la Loire.

C'est pourquoi l'appontement doit, à la date du 1^{er} septembre 1985, être disponible pour le voyage d'essai, ainsi que pour les épreuves de remplissage des réservoirs de stockage et le refroidissement de l'ensemble des éléments qui seront en contact avec le gaz naturel liquéfié. Cela signifie donc qu'au 1^{er} septembre 1985, les jetées hautes devront être terminées, de manière que le méthanier puisse rentrer dans le port en toute sécurité.

Si ces délais ne sont pas respectés, l'approvisionnement en gaz naturel de la Belgique en 1986 sera compromis.

Het aanhouden van deze termijnen betekent dat in 1981 volgende kredieten moeten voorzien worden voor het aangaan van deelcontracten in het kader van de bestaande raamovereenkomst :

— Deelcontract 1 : Studie : 225 miljoen frank.

Dit behelst het verderzetten van de studie, meer in het bijzonder het uitvoeren en interpreteren van metingen ter controle van de aangenomen uitgangspunten.

— Deelcontract 5.A. (2e deel) : 3 350 miljoen frank.

Deelcontract 5.A. bevat de aanzet van de westelijke haven-dam alsook de bestrijding van het erosiefenomeen. De kostprijs van deelcontract 5.A. bedraagt 5 715 miljoen frank, maar om budgettaire redenen heeft de Ministerraad op 9 augustus 1980 beslist een eerste fase hiervan (nl. 2,4 miljard frank) vast te leggen in 1980; het tweede gedeelte moet dus vastgelegd worden in 1981.

— Deelcontract 4.B. - 1 : 1 727 miljoen frank.

Dit deelcontract regelt de bouw van de eigenlijke LNG-dam.

— Deelcontract 5.B. - 1e fase : 866 miljoen frank.

Dit deelcontract bevat de eerste fase van de voltooiing van de westelijke en oostelijke dam.

— Deelcontract 6 - 1e fase : 863 miljoen frank.

Dit deelcontract omvat de eerste fase van het baggerwerk in de toegangseulen.

Te vermelden valt dat de Ministerraad op 9 augustus 1980 reeds kennis genomen heeft van de cijfers. Daarenboven moeten voor de voorhaven nog volgende kredieten voorzien worden om een normale uitvoering te verzekeren.

Raamovereenkomst

— Herziening en diversen : 1 305 miljoen frank.

Buiten de raamovereenkomst

Uitrusting van meetpalen : 49 miljoen frank.

Deze meetpalen moeten basisgegevens leveren (o.m. over de golven) die van essentieel belang zijn voor het ontwerp van de voorhaven. Het operationeel worden van de bestaande meetpalen is zeer dringend.

C.2.3.2. Achterhaven

De zeesluis te Zeebrugge kan midden 1983 in dienst genomen worden. De Ministerraad heeft op 9 augustus 1980 beslist dat, samen met de zeesluis, een gedeelte van de achterhaven moet in dienst genomen worden, bestaande uit de verbinding met het Boudewijnkanaal en het noordelijk insteeddok.

Le respect desdits délais implique l'obligation de prévoir en 1981, pour la passation de contrats partiels en vertu du contrat-cadre existant, les crédits ci-après :

— Contrat partiel 1 : Etude : 225 millions de francs.

Ce poste comprend la poursuite de l'étude, et plus particulièrement l'exécution et l'interprétation de mesures devant servir au contrôle des points de départ adoptés.

— Contrat partiel 5.A. (2^e partie) : 3 350 millions de francs.

Le contrat partiel 5.A. comprend l'amorce de la jetée ouest ainsi que la prévention du phénomène d'érosion. Le coût du contrat partiel 5.A. s'élève à 5 715 millions de francs, mais pour des raisons budgétaires, le Conseil des Ministres a décidé, le 9 août 1980, de n'engager en 1980 qu'une première tranche (à savoir 2,4 milliards de francs); la seconde doit, dès lors, être engagée en 1981.

— Contrat partiel 4.B. - 1 : 1 727 millions de francs.

Ce contrat partiel règle la construction de la jetée GNL proprement dite.

— Contrat partiel 5.B. - phase 1 : 866 millions de francs.

Ce contrat partiel porte sur la première phase de l'achèvement des jetées ouest et est.

— Contrat partiel 6 - phase 1 : 863 millions de francs.

Ce contrat partiel porte sur la première phase du dragage des chenaux d'accès.

Il convient de noter que le Conseil des Ministres a déjà pris connaissance des chiffres le 9 août 1980. Pour l'avant-port, il faut en partie prévoir, afin d'assurer une exécution normale des travaux, les crédits ci-après :

Contrat-cadre

— Révision et divers : 1 305 millions de francs.

En dehors du contrat-cadre

— Equipement de postes de mesure : 49 millions de francs.

Ces postes doivent fournir des données fondamentales (notamment sur les vagues), qui sont d'une importance capitale pour la conception de l'avant-port. Les postes de mesures existants doivent être mis à même de fonctionner de toute urgence.

C.2.3.2. Arrière-port

L'écluse maritime de Zeebrugge pourra être mise en service au milieu de 1983. Le 9 août 1980, le Conseil des Ministres a décidé qu'outre l'écluse maritime, devrait aussi être mise en service une partie de l'arrière-port constituée par la liaison avec le canal Baudouin et la darse nord.

Deze timing vereist de uitvoering van een reeks werken, die alle van essentieel belang zijn voor het in dienst nemen van de zeesluis. In 1981 moeten volgende werken aanbesteed worden :

— Omlegging rijksweg over bruggen Zeesluis (met inbegrip van pompgemaal) : 100 miljoen frank.

De aanleg van het verbindingsdok is niet mogelijk vooraleer de rijksweg op zijn definitieve plaats gelegd wordt. De aanbesteding wordt in twee gedeelten uitgeschreven.

— Wegbrug over spoorwegomleiding : 70 miljoen frank.

Vooraleer het verbindingsdok kan gegraven worden, moet de spoorlijn Brugge-Knokke omgelegd worden buiten het havengebied. Vermits een gelijkgrondse kruising met de weg ten zuiden van het havengebied niet aanvaardbaar is, is een wegbrug noodzakelijk.

— Verrekeningen, herzieningen en diversen : 325 miljoen frank.

E. Gebouwen

1. Tewerkstelling

Het is een feit dat investeringen in de gebouwen zeer intens de tewerkstelling bevorderen door :

- zeer geringe rechtstreekse verwerking van grondstoffen;
- zeer blangrijke toepassingen van afgewerkte en half-afgewerkte producten;
- gebruik maken van een massa verschillende ambachten;
- vrij geringe omvang van het bedrag der aannemingen;
- inschakeling en betrokkenheid van een groot aantal kleine en middelgrote ondernemingen.

De statistieken van de Nationale Confederatie van het Bouwbedrijf hebben trouwens aangetoond dat het jaarlijks rendement van een arbeider op de werf thans geraamd wordt op 1 260 000 frank, hetgeen betekent dat voor een investering van 1 miljard, men 790 arbeiders op de werf tewerkstelt. Doch dit cijfer is geenszins representatief voor het belang van de tewerkstelling die gecreëerd wordt door de oprichting van gebouwen. Inderdaad, het is de arbeid die verwezenlijkt wordt buiten de werken op de werf zelf die uiteindelijk de omvangrijkste is, of het nu gaat om geprefabriceerde materialen, om houten of metalen schrijnwerk, elektrische toestellen, verwarmingstoestellen en om de zeer talrijke verscheidene producten die voorkomen in de afwerking.

In deze optiek verschaft elk miljard dat door de Regie of het Bestuur der Gebouwen geïnvesteerd wordt, gedurende één jaar werk aan ongeveer 1 500 arbeiders.

Ce calendrier exige l'exécution d'une série de travaux qui, tous, sont essentiels pour l'utilisation de l'écluse maritime. On devra, en 1981, mettre en adjudication les travaux ci-après :

— Détournement de la route de l'Etat via les ponts de l'écluse maritime (station de pompage comprise) : 100 millions de francs.

L'aménagement du bassin de jonction est impossible tant que la route de l'Etat n'a pas été mise définitivement en place. L'adjudication s'effectuera en deux parties.

— Pont-route sur le chemin de fer dévié : 70 millions de francs.

Avant de pouvoir creuser le bassin de jonction, il est indispensable de déplacer la ligne de chemin de fer Bruges-Knokke hors des limites de la zone portuaire. Un passage à niveau étant inadmissible pour la route située au sud de la zone portuaire, un pont-route s'impose donc.

— Décomptes, révisions et divers : 325 millions de francs.

E. Bâtiments

1. Emploi

Il est un fait que les investissements dans les bâtiments contribuent fortement à promouvoir l'emploi en raison :

- de la très faible mise en œuvre directe des matières premières;
- de l'usage très important de produits finis et semi-finis;
- du recours à une multitude de corps de métiers différents;
- du montant relativement peu élevé des marchés;
- de l'intervention de nombreuses petites et moyennes entreprises.

Les statistiques de la Confédération nationale de la Construction ont d'ailleurs montré que le rendement annuel d'un ouvrier sur le chantier est actuellement estimé à 1 million 260 000 francs, ce qui signifie que, pour un investissement d'un milliard, 790 ouvriers peuvent être employés sur le chantier. Ce chiffre n'est toutefois nullement représentatif de l'importance de l'emploi créé par la construction de bâtiments. En effet, c'est finalement le travail réalisé en dehors des travaux sur le chantier même qui est le plus important, qu'il s'agisse de matériaux préfabriqués, de menuiseries en bois ou métalliques, d'appareils électriques ou de chauffage et des produits très nombreux et diversifiés entrant dans le parachèvement.

Dans cette optique, chaque milliard investi par la Régie ou l'Administration des Bâtiments fournit du travail à environ 1 500 ouvriers pendant un an.

2. Minder inhuringen, meer eigen gebouwen

Zoals tijdens de vorige dienstjaren wordt het beleid voortgezet dat erop gericht is, tot een vermindering der inhuurnemingen te komen en de aankopen en vooral de nieuwbouw te bevorderen. Een verdere krachtinspanning wordt gedaan, rekening houdend met de beschikbare investeringskredieten om :

- nieuwe gebouwen ten behoeve van de rijksadministratie te bouwen of te voltooiën ten einde sommige staatsdiensten te kunnen hergroeperen en gehuurde gebouwen te verlaten;
- de gevangnissen te moderniseren;
- vredegerichten op te richten;
- rijkswachtlodgementen aan te passen en nieuwe rijkswachtkazernes op te richten.

Buiten het Rijksadministratief centrum te Brussel, waarvan de werken naarstig worden voortgezet, wordt het accent van de bouwactiviteit verlegd naar de gewesten in het kader van de gewestvorming.

3. Soberheid

Er wordt tevens naar gestreefd de ingehuurde en nog te bouwen oppervlakte maximaal te benutten. Iedere overdreven luxe bij de conceptie van nieuwe gebouwen en inrichting van lokalen zal geweerd worden.

Ook zullen de gebouwen zodanig worden opgevat dat latere onkosten voor onderhoud en uitbating zoveel mogelijk gedrukt worden.

Hiertoe zal door het Bestuur en de Regie der Gebouwen nauwlettend worden toegezien op de energiebesparende maatregelen welke in de onderscheiden nieuwbouwen kunnen aangewend worden.

Ook zullen materialen aangewend worden die het onderhoud van de Regie der Gebouwen tot een minimum herleiden, d.w.z. de Regie zal aan de aanwending van ruwe bouwmaterialen de voorkeur geven.

4. Integratie in de omgeving

Tevens worden alle verwezenlijkingen, en voornamelijk wat de nieuwbouw betreft, uitgevoerd met de zorg om het leefmilieu niet te schaden.

Met die 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.

Daarbij wordt de conceptie van de bouwwijze meer kleinschalig gehouden en wordt vermeden, zoals dit maar al te dikwijls in het verleden gebeurde, betonnen, stalen of glazen torens op te richten, waarin het bijna onmenselijk is om te werken en te leven.

2. Moins de prises en location, plus de bâtiments propres

Comme lors des exercices précédents, la politique visant à diminuer les prises en location et à encourager les acquisitions et surtout la construction sera poursuivie. Un effort supplémentaire est consenti, compte tenu des crédits d'investissement disponibles, afin de :

- construire ou achever de nouveaux bâtiments destinés aux administrations de l'Etat, en vue de permettre le regroupement de certains services publics et de quitter les bâtiments loués;
- moderniser les prisons;
- ériger des justices de paix;
- aménager les logements des gendarmes et construire de nouvelles gendarmeries.

Hormis la Cité administrative de Bruxelles, dont les travaux se poursuivent activement, l'activité dans le secteur de la construction se déploiera vers les régions dans le cadre de la régionalisation.

3. Sobriété

En outre, une utilisation maximale de la surface louée ou à construire est recherchée. Tout luxe exagéré dans la conception de nouveaux bâtiments et l'aménagement de locaux sera évité.

De plus, les bâtiments seront conçus de telle sorte que les frais d'entretien et d'exploitation soient réduits le plus possible.

A ce propos, la Régie des Bâtiments veillera particulièrement à ce que les mesures d'économie d'énergie soient prises dans les divers bâtiments.

Les matériaux mis en œuvre réduiront au maximum l'entretien par la Régie des Bâtiments, c'est-à-dire que celle-ci donnera la priorité à la mise en œuvre de matériaux rudes.

4. Intégration dans le site

Toutes les réalisations, et principalement les nouvelles constructions, seront par ailleurs exécutées dans le souci de ne pas nuire à l'environnement.

A ces fins, les études des projets seront entreprises et conduites en collaboration étroite avec les autorités communales et régionales et avec l'Administration de l'Urbanisme.

En outre, la conception du mode de construction sera maintenue à une échelle plus réduite et la construction d'immeubles-tours en béton, en acier ou en verre, où il est presque inhumain de vivre et de travailler, sera évitée contrairement à ce qui a été trop souvent le cas dans le passé.

Het gebouw moet in zijn omgeving geïntegreerd worden met aandacht voor de stad en voor het landschap.

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

Aan de restauratie van geklasseerde gebouwen en andere oude te bewaren gebouwen wordt speciale aandacht geschonken.

5. Energiebesparende maatregelen

Een energiebewust beleid zal worden gevoerd door thermische verbeteringen aan bestaande gebouwen en het stellen van hogere kwalitatieve normen bij nieuwbouw.

Er zal vooral belang worden gehecht aan alle op te richten staatsgebouwen opdat zij zouden voldoen aan de verplichtingen van de norm B62-301 (K80) waarbij een degelijke thermische isolatie bereikt wordt. Tevens zullen nieuwe energietechnologieën worden toegepast, onder meer :

- meer aandacht voor de integratie van het gebouw in het klimaat en een aangepaste materiaalkeuze;
- inschakeling van zonnepanelen;
- gebruik van warmtepompen;
- recuperatie van warmteverliezen voor de opwekking van electriciteit (total energy);
- de produktie van warm water met zonneënergie;
- gebruik van afvalwarmte waar mogelijk.

Van deze alternatieve energietechnologieën moet voorlopig geen buitengewoon rendement verwacht worden. Het is echter de bedoeling om tevens onze industrie in de gelegenheid te stellen de nodige ervaringen met deze systemen op te doen om steeds degelijker produkten te kunnen maken met hoger energetisch rendement tegen lagere kostprijs.

In het kader van de energiebesparende maatregelen in de overheidsgebouwen ten gevolge van de beslissing van het MCSEC van 3 juli 1980 is de Regie der Gebouwen belast met het uitwerken van richtlijnen, het uitvoeren van controles, het opstellen van een energie-inventaris en met een raadgevende taak ten einde zoveel mogelijk te bezuinigen op het energieverbruik in overheidsgebouwen. Zij zal deze nieuwe taak zeer ter harte nemen ten einde zo vlug mogelijk tot concrete resultaten te komen.

Wat de specifieke besparingen aan elektrische energie betreft, worden aangepaste voorschriften opgesteld voor het gebruik enerzijds van fluorescente buislampen met een hoger lichtrendement, en anderzijds van verlichtingstoestellen met een verhoogd fotometrisch rendement.

Le bâtiment doit être intégré dans le site en tenant compte de l'environnement urbain et du paysage.

De plus, des matériaux propres à la région seront employés, stimulant ainsi l'emploi local.

Une attention particulière sera prêtée à la restauration de bâtiments classés et d'autres anciens bâtiments à conserver.

5. Mesures d'économie d'énergie

Une politique énergétique sera menée en apportant des améliorations thermiques aux bâtiments existants et en imposant des normes qualitatives plus sévères aux nouvelles constructions.

Une importance particulière sera accordée à tous les bâtiments de l'Etat à construire, afin qu'ils répondent aux prescriptions de la norme B62-301 (K80) permettant d'obtenir une bonne isolation thermique. En même temps, de nouvelles technologies énergétiques seront appliquées, entre autres :

- une meilleure intégration de la conception des bâtiments dans le climat, y compris le choix des matériaux;
- la mise en place de panneaux solaires;
- l'utilisation de pompes à chaleur;
- la récupération de pertes de chaleur pour la production d'électricité (total energy);
- la production d'eau chaude en utilisant l'énergie solaire;
- l'utilisation de chaleur résiduaire où cela est possible.

Pour le moment, il ne faut pas s'attendre à des rendements exceptionnels de ces technologies énergétiques de rechange. Le but poursuivi est toutefois de permettre à notre industrie d'acquérir l'expérience nécessaire en ce qui concerne ces systèmes, afin de fabriquer des produits toujours meilleurs à un rendement énergétique plus élevé et à un prix de revient plus faible.

A la suite de la décision du CMCES du 3 juillet 1980 prise dans le cadre des mesures d'économie d'énergie dans les bâtiments publics, la Régie des Bâtiments est chargée d'élaborer des directives, d'effectuer des contrôles, de dresser un inventaire de l'énergie et de remplir une mission consultative, afin de réaliser le maximum d'économies d'énergie dans les bâtiments publics. Elle prendra cette nouvelle tâche très à cœur en vue d'obtenir des résultats concrets le plus rapidement possible.

Pour ce qui concerne les économies spécifiques d'énergie électrique, des prescriptions appropriées sont rédigées prévoyant l'utilisation de tubes fluorescents à plus haut rendement lumineux, d'une part, et d'appareils d'éclairage à rendement photométrique plus élevé, d'autre part.

Deze voorschriften zullen in 1981 worden opgenomen in de bestekken voor elektrische installaties, en zullen toelaten tot 30 pct. op het verbruik aan elektrische energie voor deze installaties te besparen.

Daarnaast zal worden gestreefd naar een meer doorgedreven scheiding van de verlichtingskringen, zodat het mogelijk wordt alleen die toestellen te ontsteken die voor de verlichting van het werkoppervlak nodig zijn.

De toepassing ervan vergt evenwel een gepaste ingesteldheid vanwege de bezetters van het gebouw, die niet alleen de verlichtingstoestellen waarvan geen gebruik gemaakt wordt, dienen uit te schakelen, maar ook de diverse andere elektrische toestellen.

Ervaringen opgedaan in gebouwen bezet door de diensten van het Departement zelf, hebben aangetoond dat dergelijke maatregelen toelaten het verbruik aan elektrische energie met de helft te verminderen.

De toepassing hiervan noodzaakt echter een grondige mentaliteitsverandering en een meer energiebewuste houding vanwege de gebruikers.

Het Departement wenst hierin een belangrijke rol te vervullen, zowel op het vlak van de energiecontrole als op het verstrekken van adviezen.

Tenslotte zal, wat de grote gebouwencomplexen betreft, meer en meer worden overgegaan tot een computer-gestuurd beheer van de installaties.

Dit beheer zal toelaten belangrijke energiebesparingen door te voeren door een betere opvolging en een rationele programmatie van het energieverbruik.

6. *Onderhoud en bewaren van het patrimonium*

Ten einde het patrimonium aan staatsgebouwen in waarde te behouden, zal een programma voor stelselmatige vernieuwing op touw worden gezet.

Tot nu toe kon ingevolge kredietbeperkingen slechts geleidelijk aan vernieuwing worden gedacht. Speciale aandacht zal hierbij worden besteed aan de werken inzake brandveiligheid 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. Tevens worden de bestaande gebouwen geleidelijk aangepast om hun toegankelijkheid voor de gehandicapten te verbeteren.

7. *Technische bevoegdheid van de Administratie der Gebouwen uitbreiden*

Buiten haar eigen activiteiten verlenen de Regie en het Bestuur der Gebouwen nu reeds hun technische bijstand aan de oprichting van gebouwen o.a. voor :

— de rijkspsychiatrische instituten van het Ministerie van Volksgezondheid,

Ces prescriptions seront reprises aux cahiers des charges des installations électriques en 1981 et permettront de réaliser une économie jusqu'à 30 p.c. sur la consommation d'énergie électrique de ces installations.

D'autre part, une séparation plus poussée des circuits d'éclairage sera recherchée, de sorte qu'il soit possible d'allumer uniquement les appareils nécessaires à l'éclairage du plan de travail.

Toutefois, l'application de cette mesure exige un comportement adéquat de la part des occupants de l'immeuble, qui doivent non seulement éteindre les appareils d'éclairage non utilisés, mais également les divers autres appareils électriques.

L'expérience acquise dans les bâtiments occupés par les services du Département même a montré que de telles mesures permettent de diminuer de moitié la consommation d'électricité.

Leur application nécessite cependant un changement fondamental de mentalité et une attitude plus consciente des usagers en matière d'énergie.

Le Département tient à remplir un rôle important à cet égard, que ce soit sur le plan du contrôle sur l'énergie ou des avis à émettre.

Enfin, les installations des grands complexes de bâtiments seront de plus en plus commandées par ordinateur.

Cette commande permettra de réaliser d'importantes économies d'énergie par un meilleur contrôle et une programmation rationnelle de la consommation d'énergie.

6. *Entretien et conservation du patrimoine*

Afin de conserver la valeur du patrimoine constitué par les bâtiments de l'Etat, un programme de rénovation systématique sera mis sur pied.

Jusqu'à présent, la rénovation n'a pu être envisagée que progressivement en raison de la limitation des crédits. Lors de cette rénovation, une attention spéciale sera prêtée, aux travaux de protection contre l'incendie, entre autres : le placement de portes coupe-feu et d'échelles de secours, l'indication des sorties de secours, le remplacement d'installations électriques et de chauffage vétustes et le remplacement, là où c'est nécessaire, des revêtements dangereux par des matériaux résistant au feu. Les bâtiments existants seront aussi progressivement adaptés, afin d'améliorer leur accessibilité aux handicapés.

7. *Extension de la compétence technique de l'Administration des Bâtiments*

En dehors de leurs activités propres, la Régie et l'Administration des Bâtiments prêtent déjà actuellement leur assistance technique à la construction de bâtiments destinés notamment :

— aux établissements psychiatriques du Ministère de la Santé publique;

- beide gemeenschappen (culturele gebouwen),
- BLOSO en ADEPS,
- Nationale Opvoeding (psycho-medico-sociale centra),
- de Regie der Posterijen,
- de Regie voor Maritiem Transport,
- het Wegenfonds,
- de universitaire instellingen en klinieken te Antwerpen (RUCA, UIA en UFSIA) en te Gembloers,
- de Dienst voor de Scheepvaart.

In onderlinge overeenkomsten zal ernaar gestreefd worden andere openbare instellingen van deze technische bevoegdheid en deze jarenlange ondervinding te laten genieten.

F. Automatisering en processturing

Op het vlak van de informatieverwerking en automatisering zal een dynamisch en innovatie-gericht beleid worden doorgevoerd. Dit beleid zal in hoofdzaak gericht zijn naar een rationeel en optimaal gebruik van nieuwe technologieën en dit op het vlak van de processturing en de beheersinformatie.

Wat het eerste betreft, dient vooreerst te worden verwezen naar het beleid dat door mijn voorgangers werd gevoerd, en dat onder meer geleid heeft tot de oprichting en uitbouw van een eigen datatransmissienet langsheen de auto- en waterwegen. Dit transmissienet laat ons thans toe om afstandsbedieningen en afstandscontroles van de installaties zowel regionaal als centraal op te bouwen.

Naar het voorbeeld van het automatische Reken- en Controlecentrum te Sint-Lambrechts-Woluwe, zullen vier regionale centra worden opgebouwd, te Gent, Antwerpen, Liège en Mons, van waaruit permanent de installaties zoals tunneluitrustingen, openbare verlichting, liften in de betrokken regio's zullen bewaakt en gestuurd worden, via procesregelende computersystemen.

Op deze wijze kan een beter beheer van de installaties worden bekomen, en zal dit in belangrijke mate de veiligheid voor de gebruikers verhogen.

Verder zal zowel voor de verkeersregeling, als voor de bewaking en besturing van complexe installaties, een groter gebruik worden gemaakt van de elektronische hulpmiddelen.

Het is tevens mijn betrachting om hierdoor de Belgische Industrie nieuwe kansen te bieden tot het verwerven van

- aux deux communautés (bâtiments culturels);
- à l'ADEPS et au BLOSO;
- à l'Education nationale (centres psycho-médico-sociaux);
- à la Régie des Postes;
- à la Régie des Transports maritimes;
- au Fonds des Routes;
- aux établissements et cliniques universitaires d'Anvers (RUCA, UIA et UFSIA) et de Gemblooux;
- à l'Office de la Navigation.

Des conventions réciproques auront pour objectif de permettre à d'autres organismes publics de profiter de cette compétence technique et de cette expérience acquise au fil des ans.

F. Automatisation et contrôle de processus

Sur le plan de l'informatique et de l'automatisation, on s'attachera à poursuivre une politique innovatrice et dynamique. Cette politique sera axée essentiellement sur un recours rationnel et optimal à des technologies nouvelles, et ce dans le domaine du contrôle de processus et de l'information de gestion.

Pour ce qui est du premier objet, il y a lieu de se reporter tout d'abord à la politique menée par mes prédécesseurs, laquelle aboutit notamment à la création et au développement d'un réseau de transmission d'informations le long des autoroutes et des voies d'eau. Ce réseau nous permet actuellement d'établir des systèmes de commande et de contrôle à distance des installations tant à l'échelon régional qu'au niveau central.

Sur le modèle du Centre de calcul et de contrôle automatique de Woluwe-Saint-Lambert, il sera édifié respectivement à Gand, à Anvers, à Liège et à Mons, quatre centres régionaux, à partir desquels les installations telles que : équipements de tunnel, éclairage public, ascenseurs, seront, dans les régions concernées, surveillées et commandées en permanence par l'intermédiaire de systèmes de contrôle de processus par ordinateur.

On peut, en procédant de la sorte, obtenir une meilleure gestion des installations, ce qui aura pour effet d'accroître sensiblement la sécurité des usagers.

En outre, il sera recouru dans une plus large mesure aux moyens électroniques, tant pour la régulation du trafic que pour la surveillance et la commande d'installations complexes.

Je vise également, ce faisant, à offrir à l'industrie belge, de nouvelles chances d'acquies de l'expérience dans le

ervaring in deze spijttechnologieën, waarvoor een steeds grotere markt ontstaat, en waarvoor ons land een gunstige concurrentiële marktpositie kan verwerven.

Voor wat de beheersinformatica betreft, beschikt het Departement over een eigen uitgebouwde dienst voor Programmatie, Informatiek en Statistiek.

Deze dienst centraliseert zowel het hardware-park als de programmatuur, zodat een efficiënt en rationeel gebruik van het computerpark wordt bereikt.

Wat de nabije toekomst betreft, zal in de eerste plaats gestreefd worden naar een verdere uitbouw van het terminalpark naar de diverse regionale diensten toe, zodat ook deze optimaal gebruik kunnen maken van de beschikbare data-banken en programmatiebibliotheek. Daarnaast werden met het oog op een kostenbesparend en zuinig beleid maatregelen getroffen opdat de beschikbare apparatuur volledig en optimaal zou kunnen worden aangewend.

Tenslotte zal permanent overleg met de andere departementen worden gevoerd, opdat de beschikbare apparatuur en infrastructuur ook door hen zou kunnen aangewend worden. Dit gebeurt nu reeds onder meer voor de controle van de luchtkwaliteit, de bemeesting van de oppervlaktewateren, de noodtelefoonposten, de verkeerscontrole.

Het zijn sprekende voorbeelden, hoe door wederzijds overleg en samenwerking, een zelfde infrastructuur door diverse departementen kan worden aangewend. Het tot nog toe gevoerde beleid zal dan ook in deze zin worden verdergezet.

ALGEMENE BESPREKING

Samengevat, kan de algemene bespreking als volgt weergegeven worden :

A. Algemeen

1. Economische aspecten

De wegenprojecten die wij tot nog toe hebben gekend, zijn, volgens een lid, ongetwijfeld te duur. Ze kunnen goedkoper worden bedacht en beter passen in de omgeving. Eerder dan maar nieuwe snelwegen te bouwen ware het beter dat de secundaire wegen werden gemoderniseerd. Bijgevolg kan de vraag worden gesteld, of er wel voldoende besnoeid is op de aan Openbare Werken toegewezen begroting voor 1981.

In zijn antwoord vestigde de Minister de aandacht van de Commissieleden erop dat de investeringsbegroting van Openbare Werken, zoals die van alle investerende departementen, reeds met 20 pct. is verminderd in 1979 en met 22,4 pct. in

domaine de ces technologies de pointe, auxquelles s'ouvre un marché de plus en plus vaste sur lequel notre pays peut conquérir une position concurrentielle favorable.

Quant à l'informatique de gestion, le Département dispose d'un service de Programmation, d'Information et de Statistiques mis sur pied par ses soins.

Ce service centralise tant le parc du matériel informatique que l'ensemble des programmes, de manière à assurer un emploi efficace et rationnel du parc d'ordinateurs.

Pour ce qui est de l'avenir immédiat, on s'efforce, en premier lieu, de développer encore le parc des terminaux en l'étendant davantage aux divers services régionaux, en sorte que ceux-ci puissent également faire un usage optimal des banques de données et de la bibliothèque de programmation disponibles. Des mesures ont de surcroît été prises pour permettre dans le cadre d'une politique d'économie et de moindre coût, une utilisation optimale et complète de l'appareillage dont on dispose.

Enfin, des contacts seront entretenus en permanence avec les autres départements, afin qu'ils puissent, eux aussi, utiliser l'appareillage et l'infrastructure disponibles. Il en va d'ores et déjà ainsi pour le contrôle de la qualité de l'air, la maîtrise des eaux de surface, les postes téléphoniques de secours, le contrôle du trafic.

Voilà des exemples frappants de la manière dont, par le biais d'une concertation réciproque et d'une bonne collaboration, une même infrastructure peut servir à différents départements. La politique qui a été menée jusqu'ici en la matière sera dès lors poursuivie dans ce sens.

DISCUSSION GENERALE

La discussion générale peut s'analyser comme suit :

A. Généralités

1. Aspects économiques

Un membre estime que les projets de routes que nous avons connus jusqu'à présent sont certainement trop onéreux. Ceux-ci peuvent être conçus plus économiquement et s'inscrire davantage dans l'environnement. C'est ainsi qu'il serait préférable de moderniser les routes secondaires plutôt que de construire de nouvelles voies rapides. On pourrait dès lors se demander si les réductions appliquées au budget 1981 accordé aux Travaux publics n'auraient pas dû être plus substantielles.

Dans sa réponse, le Ministre attire l'attention des commissaires sur le fait que le budget d'investissement des Travaux publics, comme celui de tous les départements investisseurs, a déjà fait l'objet d'une diminution de 20 p.c. en 1979 et de

1980. Afgezien van de aan Openbare Werken toegewezen 2,2 miljard in het kader van de tranche der selectieve investeringen, is de begroting 1981 beperkt tot de in 1980 toegestane 77,6 pct. Een nieuwe vermindering van de programma's zou zeker niet wenselijk zijn. Vooreerst moet — ten aanzien van de globale economische politiek — het deflatiegevaar worden vermeden. Bovendien ondervindt de bouwsector reeds moeilijkheden en al te overdreven programmabesnoeiingen zouden de voor de overleving van de betrokken sector noodzakelijke minimale rendabiliteit niet meer veroorloven.

2. Onderhoudskosten

Zou het nog wel mogelijk zijn de lopende uitgaven van het departement aanzienlijk te verminderen, daar zij vooral bestaan uit verplichte uitgaven ?

De Minister is van mening dat de kredieten voor lopende uitgaven zeer krap zijn berekend. Voor het merendeel bestaan ze inderdaad uit onvermijdelijke uitgaven, met name financiële lasten. Theoretisch kan enkel op de kredieten voor het onderhoud van wegen, waterwegen en gebouwen worden bezuinigd. Niettemin moet worden voorkomen dat het Staatspatrimonium, bij gebrek aan onderhoud, gestadig verder in verval geraakt, wat trouwens op lange termijn bijkomende herstellingsuitgaven zou vergen.

Volgens een lid is zulks reeds het geval voor sommige wegen en kanaal- en rivierdijken waar tijdelijke verwaarlozing later zeer kostelijke herstelwerken tot gevolg zal hebben.

3. Autofinanciering

Het valt niet te ontkennen dat sommige projecten werkelijk prioritair zijn en dat de bezorgdheid van de Minister over de moeilijkheden in de bouwsector gerechtvaardigd is. Nochtans zou de toestand op de kapitaalmarkt tot nieuwe budgettaire beperkingen kunnen leiden. Zullen die twee blijkbaar uiteenlopende zienswijzen met elkaar te verzoenen zijn ?

De Minister is van oordeel dat de gekende debudgetteringsprocedures — b.v. de concessies aan de intercommunale verenigingen — in de huidige toestand geen oplossing kunnen brengen. We stellen inderdaad vast, dat de rente en de aflossingen van de in de gedebudgetteerde sektor afgesloten leningen tenslotte in de Rijksbegroting teruggevonden worden. Daarom heeft de Minister zijn administratie gelast te zoeken naar de mogelijkheden van een vorm van autofinanciering voor welbepaalde projecten. In de budgettaire toestand die wij kennen, is het soms onmogelijk werken aan te vatten die de vastlegging in één keer van een aanzienlijk bedrag vereisen. De uitvoering van sommige om die reden geblokkeerde projecten wordt nadrukkelijk door de particuliere sector gewenst. Het ontbreken van een brug of een tunnel op een bepaalde

22,4 p.c. en 1980. Abstraction faite des 2,2 milliards accordés aux Travaux publics dans le cadre de la tranche d'investissements sélectifs, le budget 1981 du département se limite aux 77,6 p.c. libérés en 1980. Une nouvelle diminution des programmes ne serait certainement pas souhaitable. Tout d'abord il faut éviter — sur le plan de la politique économique globale — le danger de déflation. En outre, le secteur de la construction se trouve déjà en difficulté, et des réductions de programme trop importantes ne permettraient même plus une rentabilité minimale nécessaire à la survie du secteur concerné.

2. Dépenses d'entretien

Serait-il encore possible de diminuer sensiblement les dépenses courantes du département, qui sont principalement des dépenses obligatoires ?

Le Ministre estime que les crédits de dépenses courantes ont été calculés de façon très serrée. Ils représentent pour la plus grande partie des dépenses inéluctables, notamment des charges financières. Seuls les crédits d'entretien des routes, des voies hydrauliques et des bâtiments sont, théoriquement, compressibles. Il faudrait cependant éviter que par faute d'entretien, le patrimoine de l'Etat ne se dégrade constamment, ce qui nécessiterait d'ailleurs à long terme des dépenses supplémentaires de réparation.

Un membre est d'avis que tel est déjà le cas pour certaines routes et pour les digues de certains canaux et de certaines rivières qui ayant été temporairement négligées nécessiteront à l'avenir de coûteux travaux de réparation.

3. Autofinancement

Il faut reconnaître que certains projets sont vraiment prioritaires et que les préoccupations du Ministre en ce qui concerne les difficultés du secteur de la construction sont justifiées. Pourtant la situation du marché des capitaux pourrait imposer de nouvelles contraintes budgétaires. Sera-t-il possible de concilier ces deux points de vue apparemment contradictoires ?

Le Ministre est d'avis que les procédés connus de débudgettisation — p. ex. les concessions aux intercommunales — ne peuvent apporter de solution dans la situation actuelle. On constate effectivement que les intérêts et les amortissements des emprunts contractés dans le secteur débudgettisé se retrouvent finalement au budget de l'Etat. C'est pourquoi le Ministre a chargé son administration d'examiner les possibilités de rechercher une forme d'autofinancement pour des projets bien précis. Dans la situation budgétaire que nous connaissons, il est parfois impossible d'entamer des travaux qui nécessitent l'engagement d'un montant considérable en une seule fois. Parmi les projets bloqués pour cette raison, il y en a dont l'exécution est vivement souhaitée par le secteur privé. L'absence d'un pont, d'un tunnel à l'endroit indiqué,

plaats betekent voor de industrie en de transportondernemingen soms een aanzienlijk verlies van tijd en geld. In die omstandigheden kunnen de bouwkosten van een aangepaste wegverbinding worden gecompenseerd door tol te heffen van de gebruikers. Zo kan de aanleg van bijvoorbeeld een tunnel een rendabele investering zijn voor een Belgisch of buitenlands consortium waartoe desgevallend potentiële gebruikers van het betrokken kunstwerk zouden behoren.

Behoudt het voorstel tot autofinanciering van bepaalde kunstwerken automatisch in dat tolgelden dienen betaald door de gebruikers ?

Volgens de Minister wordt het voorstel tot autofinanciering momenteel in al zijn aspecten onderzocht. En eventuele tolheffing mag hierbij de weggebruikers niet afschrikken. Het tarief moet dus alleszins lager zijn dan de kost van de grotere afstand die nu noodgedwongen dient afgelegd over de bestaande wegen, waarbij tijd en energie verloren wordt. Dit is het principe dat de Minister zal vooropstellen bij de beoordeling van het resultaat van het lopende onderzoek, dat o.m. voor de bouw van de Liefkenshoektunnel als derde oeververbinding te Antwerpen zou kunnen geconcretiseerd worden.

4. Verlichting der wegen

In het kader van de budgettaire beperkingen moeten zeker alle prestigeprojekten vermeden worden. Werden reeds concrete maatregelen overwogen, meer bepaald wat de openbare verlichting betreft ?

De energiecrisis heeft zonder twijfel de wegverlichting terug in discussie gesteld. Hoewel de openbare verlichting slechts 0,25 pct. van het totaal elektrisch energieverbruik in dit land uitmaakt, is dit uiteraard geen reden om ook op dit vlak niet naar een meer rationeel energieverbruik te streven. Volgens de Minister werd de wegverlichting in ons land gebouwd in functie van de veiligheid en het comfort van de weggebruikers. Het ligt geenszins in de bedoeling van de Minister om aan het veiligheidseffect van de verlichting te raken, maar wel om het comfortgevoelen terug te schroeven. In deze tijd van matiging zou het onverantwoord zijn indien men ook niet op het vlak van de openbare verlichting naar een meer zuinig en rationeel beheer zou streven.

Op korte termijn worden volgende maatregelen overwogen :

- a) het verminderen van het algemeen verlichtingsniveau;
- b) het moduleren van de openbare verlichting op de autowegen;
- c) het gebruik van meer energie-arme lichtbronnen.

Wat het verminderen van het algemeen verlichtingsniveau betreft, werd reeds op de autowegen, waar dit technisch mogelijk is, het algemeen verlichtingsniveau met 33 pct. teruggeschroefd. Thans wordt onderzocht of geen grotere vermin-

constitue parfois pour l'industrie et pour les transporteurs une perte considérable de temps et d'argent. Dans ces conditions, le coût de la construction d'une liaison routière adéquate peut être récupéré par un péage imposé aux utilisateurs. Dès lors, la construction d'un tunnel, par exemple, peut être un investissement rentable pour un consortium belge ou étranger, qui comprendrait le cas échéant des utilisateurs potentiels de l'ouvrage d'art concerné.

La proposition d'autofinancement implique-t-elle automatiquement que les utilisateurs doivent s'acquitter d'un péage ?

Le Ministre répond que la proposition d'autofinancement est actuellement examinée dans tous ses aspects. Un péage éventuel ne peut décourager les usagers de la route. Le tarif doit dès lors en tout cas être inférieur au coût de la plus longue distance qui doit nécessairement être parcourue maintenant par les routes existantes, ce qui constitue une perte de temps et d'énergie. C'est le principe dont le Ministre devra tenir compte lors de l'évaluation des résultats de l'examen qui est en cours et qui pourrait être concrétisé e.a. pour la construction du Liefkenshoektunnel comme troisième jonction des rives à Anvers.

4. Eclairage des routes

Il faudra certainement éviter tout projet de prestige eu égard aux limitations budgétaires. Des mesures concrètes sont-elles déjà envisagées, notamment en ce qui concerne l'éclairage public ?

La crise énergétique a sans doute remis en discussion l'éclairage des routes. Quoique l'éclairage public ne représente que 0,25 p.c. de la consommation totale d'électricité de notre pays, cela n'est pas une raison de ne pas rechercher, dans ce domaine également, une utilisation plus rationnelle de l'énergie. Le Ministre déclare que l'éclairage routier dans notre pays a été conçu en fonction de la sécurité et du confort des usagers de la route. Il n'entre certainement pas dans les intentions du Ministre d'apporter des modifications aux effets de sécurité de l'éclairage, mais bien de reconsidérer l'impression de confort. Il serait injustifiable qu'en cette période de modération, un effort ne soit pas fait pour que dans le domaine de l'éclairage public également, l'utilisation de l'énergie se fasse d'une façon plus économique et rationnelle.

A court terme, les mesures suivantes sont envisagées :

- a) la diminution du niveau général d'éclairage;
- b) la modulation de l'éclairage public sur les autoroutes;
- c) l'utilisation de sources lumineuses moins consommatrices d'énergie.

En ce qui concerne la réduction du niveau général d'éclairage, ce niveau a déjà été réduit de 33 p.c. sur les autoroutes partout où cela est techniquement possible. Actuellement, l'on examine si une diminution plus poussée serait possible

dering mogelijk is en in welke mate dit ook op de rijkswegen kan worden toegepast, zonder te raken aan de verkeersveiligheid.

Wat het moduleren van de openbare verlichting op de autowegen betreft, ligt het in de bedoeling van de Minister om in functie van de verkeersdichtheid en de weersomstandigheden de openbare verlichting tussen de verkeerswisselaars in, gedurende bepaalde tijdstippen te doven. Met dat doel werd een centrale stuuereenheid opgesteld, die de afstandsbediening mogelijk maakt van alle elektrische voedingscabines en de openbare verlichting langs de autowegen. Deze stuuereenheid bevindt zich in het controle- en automatiecentrum van het departement te Sint-Lambrechts-Woluwe, waar via een tweede computernet permanent alle verkeersgegevens van het autowegennet toekomen. Het is derhalve perfect mogelijk om de verlichting op bepaalde tijdstippen te doven. Onderzocht wordt thans welke criteria zullen toegepast worden inzake verkeer en weersomstandigheden om de verlichting al dan niet te doven. Een uitdoving van deze verlichting gedurende een periode van 4 uur per nacht zou reeds een jaarlijkse besparing van 25 pct. of 80 000 000 frank inhouden.

Wat het gebruik van meer energiearme lampen inhoudt, bestaat de quasi zekerheid dat wij begin 1982 over nieuwe energie-arme lampen zullen kunnen beschikken, die eveneens een besparing van 25 pct. aan energieverbruik zullen meebrengen.

Wat de maatregelen op lange termijn betreft, werd tot nog toe de openbare verlichting vrijwel uitsluitend benaderd vanuit het verkeersaanbod, met het doel « aan de weggebruikers een volkomen veilig en zo comfortabel mogelijk verkeer op de weg te verzekeren ». Het is duidelijk dat de beleidsklemtonen thans niet meer kunnen gelegd worden op comfort, maar wel dienen verschoven te worden naar een zuinig en rationeel gebruik van de ons beschikbaar gestelde middelen. Dit betekent dat de bestaande conceptie van de wegverlichting dient te worden herdacht en herzien in functie van de reële visuele behoefte van de weggebruiker, en de minimum eisen inzake veiligheid. Het is de vaste bedoeling van de Minister om hiervan zeer snel werk te maken en een beleidsplan in deze zin op te stellen.

5. *Prioritair Infrastructuur Programma*

Artikel 01.08 voorziet voor de rubriek « Diversen » van het « Prioritair Infrastructuur Programma » nieuwe machtingen in 1981 voor een totaal van 600 miljoen.

Het totaal aan vastleggingen bereikt aldus 1,5 miljard.

Op de vraag naar gedetailleerde gegevens over de bestedingswijze van dit totaal bedrag verstrekt de Minister volgende inlichtingen :

Het totale bedrag van 1,5 miljard bevat eveneens kredieten van 1979 en 1980 die uitstegen boven het vrijgegeven investeringsplafond en die overgedragen werden.

et si elle pourrait être appliquée également sur les routes de l'Etat sans toucher à la sécurité routière.

En ce qui concerne la modulation de l'éclairage public sur les autoroutes, le Ministre a l'intention d'éteindre l'éclairage public entre les échangeurs et à certains moments, en fonction de la densité du trafic et des conditions météorologiques. Dans ce but, une unité centrale de commande a été installée pour permettre une commande à distance de toutes les cabines électriques et de l'éclairage public le long des autoroutes. Cette unité de commande se trouve dans le centre de contrôle et d'automatisation du département à Woluwe-Saint-Lambert. Ce centre enregistre en permanence toutes les données relatives au trafic sur les autoroutes par le biais d'un deuxième réseau d'ordinateurs. Il est dès lors parfaitement possible d'éteindre l'éclairage à certains moments. On examine actuellement les critères à retenir, tant en ce qui concerne le trafic que les conditions météorologiques, pour éteindre ou non l'éclairage. L'extinction de l'éclairage pendant une période de 4 heures par nuit pourrait entraîner une économie annuelle de 25 p.c., soit 80 000 000 de francs.

En ce qui concerne la mise en service de lampes consommant moins d'énergie, il est quasiment certain que l'on disposera début 1982 de nouvelles lampes qui pourraient entraîner également une économie de 25 p.c. de la consommation d'énergie.

Pour ce qui est des mesures à long terme, jusqu'à présent l'éclairage public a été abordé presque exclusivement du point de vue de l'offre de trafic dans le but « de garantir aux usagers de la route un trafic routier en toute sécurité et aussi confortable que possible ». Il est clair que l'accent de la politique à mener ne peut plus être mis sur le confort, mais doit plutôt s'orienter vers une utilisation économique et rationnelle des moyens qui sont mis à notre disposition. Ce qui veut dire que la conception actuelle de l'éclairage routier doit être réexaminée et revue en fonction des nécessités visuelles réelles des usagers de la route et des contraintes minimales de sécurité. Le Ministre a la ferme volonté de s'en occuper dans un délai très court et d'établir un plan d'action dans ce sens.

5. *Programme prioritaire d'infrastructures*

L'article 01.08 prévoit pour la rubrique « Divers » du Programme prioritaire d'infrastructures de nouvelles autorisations en 1981 pour un montant total de 600 millions.

Les crédits d'engagement atteignent ainsi un montant total de 1,5 milliard.

Un membre ayant demandé des informations détaillées sur la manière dont ce montant est affecté, le Ministre fournit les renseignements suivants :

Le montant total de 1,5 milliard comprend aussi des crédits des années 1979 et 1980 en dépassement du plafond d'investissements libéré et qui ont été reportés.

Er dient genoteerd dat het departement Openbare Werken slechts tussenkomt voor de boekhoudkundige vastlegging van de noodzakelijke bedragen, maar dat de technische en administratieve voorbereiding van de dossiers bij andere diensten berust, waaronder het Ministerie van Volksgezondheid.

De definitieve vastleggingen die tot nu toe op artikel 01.08 geboekt werden zijn de volgende :

— in 1979 : 17 600 000 frank ten voordele van het Instituut voor Radioelementen voor de voorbereidende studie betreffende de bouw en de uitrusting van een cyclotron.

— in 1980 : 359 200 000 frank ten voordele van het Instituut voor Radioelementen van Fleurus voor de oprichting van het gebouw waarin de cyclotron zal geplaatst worden, en 8 700 000 frank ten voordele van de IEGSP voor de studie betreffende de herstructurering van het waterverdelingsnet van Charleroi.

De 600 miljoen die voor 1981 ingeschreven werd, betreft de voorzieningen voor de andere posten van de diversen van het PIP nl. de studie naar de plaatskeuze voor de aanleg van pijpleidingen, het aanleggen van een afvoerleiding voor het zoute water van de fabrieken te Couillet en Jemeppe-sur-Sambre, het aanleggen van een geautomatiseerde lijn voor stedelijk vervoer, en de vernieuwing van het waterleidingsnet in de streek van Charleroi, waarvoor het departement Volksgezondheid een begroting van 300 miljoen heeft ingediend.

6. Verhouding Kosten/Baten

a) De aangekondigde kosten/batenstudies zouden wel eens de sinds lang geplande openbare werken ernstig kunnen vertragen, zo wordt door sommige leden gevreesd.

De studies zullen volgens de Minister echter enkel betrekking hebben op nieuwe projecten. De ontwerpen die thans in uitvoering zijn zullen, zoals gepland, worden voortgezet binnen de perken van de budgettaire mogelijkheden.

Op de vraag hoeveel deze studies zullen kosten wordt geantwoord dat de totale uitgave — zowel voor de studies in de wegensektor als voor die van de waterwegen — wordt geraamd op 5 miljoen, maar het is evenwel duidelijk dat die uitgave gemakkelijk zal worden ingewonnen door de besparingen ten gevolge van de rationalisering van onze investeringen

b) Zullen, in het raam van die studies, ook de haveninvesteringen worden onderzocht? Zou dit desgevallend niet leiden tot het opnieuw ter discussie stellen van sommige regeringsbeslissingen en de aan de Nationale Havencommissie toebedeelde rol bij de uitwerking van een havenbeleid?

De studies betreffende de waterwegen gelden niet voor de haveninvesteringen, alhoewel ook daar een kostenbatenstudie zeker gewenst ware. Dit zou niet aan de opdracht van de NHC veranderen. Integendeel, de leden van de Commissie zouden er alle belang bij hebben te kunnen beschikken over

Il est à noter que le département des Travaux publics n'intervient que pour l'engagement comptable des montants nécessaires, mais que la préparation technique et administrative des dossiers incombe à d'autres services, dont le Ministère de la Santé publique.

Les engagements définitifs enregistrés jusqu'à présent sur l'article 01.08 sont les suivants :

— en 1979 : 17 600 000 francs au bénéfice de l'Institut des Radioéléments pour l'étude préparatoire relative à la construction et à l'équipement du cyclotron.

— en 1980 : 359 200 000 francs au bénéfice de l'Institut des Radioéléments de Fleurus pour la construction du bâtiment destiné à accueillir le cyclotron et 8 700 000 francs au bénéfice de l'IEGSP pour l'étude relative à la restructuration du réseau de distribution d'eau de Charleroi.

Les 600 millions inscrits pour 1981 concernent des prévisions pour les autres postes de Divers du PIP, c'est-à-dire l'étude de l'implantation de pipelines, la construction d'un aqueduc pour l'évacuation des eaux saumâtres des usines de Couillet et de Jemeppe-sur-Sambre, la réalisation d'une ligne de transport urbain automatisée et la rénovation du réseau de distribution d'eau de la région de Charleroi, pour laquelle le département de la Santé publique a déposé un budget de 300 millions.

6. Rapport Coûts/Bénéfices

a) Certains membres craignent que les études coûts/bénéfices annoncées ne retardent sérieusement l'exécution de certains travaux publics projetés depuis longtemps.

Le Ministre répond que les études ne porteront que sur de nouveaux projets. Les projets actuellement en exécution se continueront d'après leur planning, dans les limites des possibilités budgétaires.

A la question de savoir quel sera le coût de ces études, le Ministre répond que la dépense totale — comprenant l'étude dans le secteur routier et l'étude des voies hydrauliques — est estimée à 5 millions. Il est cependant clair que cette dépense sera facilement compensée par les économies réalisées grâce à la rationalisation de nos investissements.

b) Est-ce que dans le cadre de ces études, les investissements portuaires seront également examinés? Cela ne conduirait-il pas le cas échéant à remettre en question certaines décisions gouvernementales et le rôle imparti à la Commission nationale portuaire dans l'élaboration d'une politique portuaire?

Les études relatives aux voies hydrauliques ne couvrent pas le domaine des investissements portuaires. Là aussi une étude coûts/bénéfices serait certainement souhaitable. Cela ne modifierait en rien la mission de la CNP. Au contraire, les membres de la Commission auraient tout intérêt à pouvoir dis-

rendabiliteitsstudies omtrent de projekten die hen voor advies worden voorgelegd. Niettemin spreekt het vanzelf dat investeringen waartoe besloten werd en die in uitvoering zijn, niet meer in die studies zouden worden opgenomen, zoals dat insgelijks het geval is voor de studies betreffende de wegen en waterwegen.

c) Nog in verband met de door de Minister aangekondigde rendabiliteitsstudies, wordt de vraag gesteld of insgelijks rekening zal worden gehouden met sommige, moeilijk te waarden effecten zoals de veiligheid, de ecologische facetten. De aanwezigheid van kerncentrales in de streek van Hoei vergt bij voorbeeld een nood-evacuatieplan bij ongevallen.

Volgens de Minister zullen de werkgroepen voorstellen moeten doen die veroorloven rekening te houden met andere elementen dan louter de economische rendabiliteit. Parameters zullen moeten worden bepaald om die facetten in de totale berekening te kunnen integreren. Wat betreft het evacuatieplan in de streek van Hoei, is er een zeer voornamelijk veiligheidsfactor die uiteraard volstrekte voorrang heeft. De gevraagde evacuatie geschiedt via twee verkeersaders noord-zuid en oost-west; in de eerste, langs de weg nr. 795, zal vanaf 1983 worden voorzien ten noorden van de as Sambre en Maas via het vak Ampsin - Villers-le-Bouillet. Ten zuiden van dezelfde as zal het vak Ampsin - Soheit - Tinlot in 1985 voor het verkeer worden opengesteld. Wat het vak oostwest, via rijksweg nr. 618 betreft, is de provinciale dienst begonnen met de aanleg van een vak dat Ombret bedient. De doortrekking ervan naar Seraing zal in de eerstvolgende vijf jaren worden uitgevoerd.

d) Welke is de samenstelling van de werkgroepen die belast zijn met interdisciplinaire studies?

Hierop worden volgende toelichtingen verstrekt

Studie Wegen

Professoren :

G. Blauwens — UFSIA.

Dr. R. Vertonghen — KUL.

de Donnea — UCL.

Glejser — Fac. Univ. Notre-Dame de la Paix à Namur — VUB.

Studiebureaus :

Vzw Mens en Ruimte.

« Groupe l'Equerre ».

Administratie :

— De Secretaris-Generaal van het Ministerie van Openbare Werken, bijgestaan door de betrokken ambtenaren.

— 1 vertegenwoordiger van het Ministerie van Verkeerswezen in de persoon van de Secretaris-Generaal.

poser d'études de rentabilité des projets qui leur sont soumis pour avis. Il va cependant de soi que des investissements décidés et en cours de réalisation, ne feraient plus l'objet de cette étude, comme cela est le cas également pour les études relatives aux routes et aux voies hydrauliques.

c) Toujours en ce qui concerne les études de rentabilité annoncées par le Ministre, un membre pose la question de savoir s'il sera tenu compte également de certains éléments difficiles à évaluer comme la sécurité, les aspects écologiques. La présence de centrales nucléaires dans la région hutoise nécessite par exemple un plan d'évacuation de sécurité en cas d'accidents.

Le Ministre déclare que les groupes de travail devront faire des propositions qui permettent de tenir compte d'autres éléments que le seul souci de rentabilité économique. Il faudra déterminer des paramètres afin de pouvoir intégrer ces aspects dans le calcul global. Pour ce qui concerne le plan d'évacuation dans la région hutoise, il y a bien sûr un facteur primordial de sécurité qui constitue en lui-même une toute grande priorité. L'évacuation demandée est assurée par deux axes Nord-Sud et Est-Ouest; le premier par la route n° 795 sera assuré dès 1983 au nord du sillon Sambre et Meuse par la section Ampsin - Villers-le-Bouillet. Au sud de ce même sillon, le tronçon Ampsin - Soheit - Tinlot sera mis en service en 1985. Quant au tronçon Est-Ouest, assuré par la RN 618, le service provincial a mis sur chantier une section desservant Ombret. La suite vers Seraing s'exécutera dans les cinq prochaines années.

d) Quelle est la composition des groupes de travail chargés de ces études interdisciplinaires ?

En réponse à cette question, le Ministre fournit les précisions suivantes :

Etude Routes

Professeurs :

G. Blauwens — UFSIA.

Dr. R. Vertonghen — KUL.

de Donnea — UCL.

Glejser — Fac. Univ. Notre-Dame de la Paix à Namur — VUB.

Bureaux d'Etude :

« Vzw Mens en Ruimte ».

Groupe l'Equerre.

Administration :

— Monsieur le Secrétaire général du Ministère des Travaux publics assisté des fonctionnaires concernés.

— 1 représentant du Ministère des Communications, en la personne de son Secrétaire général.

Studie Waterwegen

Professoren :

Dr. M. Anselin — RUG.

G. Blauwens — UFSIA.

H. Tulkens — UCL.

F. Thijs-Clement — ULB.

Studiebureaus :

Vzw Mens en Ruimte.

« Groupe l'Equerre ».

Administratie :

— De Secretaris-Generaal van het Ministerie van Openbare Werken, bijgestaan door de betrokken ambtenaren.

— 1 vertegenwoordiger van het Ministerie van Verkeerswezen in de persoon van de Secretaris-Generaal.

7. Ecologische Commissie

Wie heeft de Ecologische Commissie van Openbare Werken opgericht? Wanneer werd zij opgericht en wat is haar zending ?

De Ecologische Commissie van Openbare Werken werd opgericht bij koninklijk besluit op 10 maart 1977 (*Belgisch Staatsblad* van 17 mei 1977).

De Commissie heeft als zending :

a) het onderzoek naar de ecologische gevolgen van de door het departement van Openbare Werken ontworpen grote infrastructuurwerken.

b) het overwegen van de te treffen maatregelen voor de verbetering van de gebieden waar grote infrastructuurwerken zijn uitgevoerd.

8. Coördinatie

De Minister heeft zijn administratie belast met de studie van de maatregelen die mochten worden genomen om te komen tot een verlaging van de uitvoeringskosten van de investeringsprojecten, alsmede van de daaruit voortvloeiende onderhoudskosten. Zouden die maatregelen een verlaging van de investeringskredieten van het departement kunnen veroorzaken? Een eerste besparing zou gemakkelijk kunnen worden verwezenlijkt indien de coördinatie tussen al de openbare diensten en het departement wordt verbeterd.

Volgens de Minister is het doel van die studie niet tot een verlaging van de kredieten te komen, maar veeleer hetzelfde project met minder geld te kunnen uitvoeren, wat erop neerkomt dat meer projecten binnen de budgettaire beperkingen zullen kunnen worden uitgevoerd. Wat de administratieve voorbereiding van de dossiers betreft, is contact opgenomen

Etude Voies hydrauliques

Professeurs :

Dr. M. Anselin — RUG.

G. Blauwens — UFSIA.

H. Tulkens — UCL.

F. Thijs-Clement — ULB.

Bureaux d'Etude :

« Vzw Mens en Ruimte ».

Groupe l'Equerre.

Administration :

— Le Secrétaire général du Ministère des Travaux publics assisté des fonctionnaires concernés.

— 1 représentant du Ministère des Communications en la personne de son Secrétaire général.

7. Commission d'Ecologie

Qui a institué la Commission d'Ecologie des Travaux publics? Quand a-t-elle été instituée et quelle est sa mission ?

La Commission d'Ecologie des Travaux publics a été instituée par arrêté royal le 10 mars 1977 (*Moniteur belge* du 17 mai 1977).

La Commission a pour mission :

a) d'examiner les répercussions écologiques des grands travaux d'infrastructure envisagés par le département des Travaux publics.

b) d'envisager les mesures à prendre pour améliorer les sites dans lesquels de grands travaux d'infrastructure ont été exécutés.

8. Coordination

Le Ministre a chargé son administration d'étudier les mesures à prendre en vue d'en arriver à une diminution du coût de réalisation des projets d'investissement et des dépenses d'entretien qui en résultent. Serait-il possible que ces mesures permettent une diminution des crédits d'investissement du département? Une première économie serait facilement réalisée, si la coordination entre tous les services publics et le département était améliorée.

Le Ministre répond que le but de cette étude n'est pas d'en arriver à une diminution des crédits, mais plutôt de pouvoir réaliser le même projet avec moins d'argent, ce qui veut dire qu'il sera possible d'exécuter plus de projets dans le cadre des limites budgétaires. En ce qui concerne la préparation administrative des dossiers, des contacts ont été pris

met het Ministerie van Financiën om de onteigende terreinen spoediger ter beschikking te stellen. Voor de aanvragen om bouwvergunningen dient inzonderheid in aanmerking te worden genomen dat het een geregionaliseerde materie betreft. Ook hier heeft de Minister zich in verbinding gesteld met de verantwoordelijken van de Executieven om hen te verzoeken erop toe te zien dat de door het departement van Openbare Werken ingediende aanvragen met spoed worden onderzocht.

De grootste besparingen zullen evenwel moeten worden verwezenlijkt door de ingenieurs van het departement, bij het ontwerpen zelf van de werken. In dat verband zou de Minister de voorwaarden van toekenning der ingenieurspremies « produktiviteitspremies » genaamd, willen herzien. Zij zouden veeleer moeten worden opgevat als een beloning voor de creativiteit waarvan de ingenieur blijk geeft bij het zoeken naar de goedkoopste oplossingen bij de opzet van projecten die hem worden voorgedragen.

In de Commissie wordt er nog op gewezen dat moet gezorgd worden voor een goede synchronisering bij de uitvoering van verschillende openbare werken waarvan de ene onder bevoegdheid van het Gewest vallen, zoals rioleringswerken en daarop aansluitende werken zoals fietspaden, die tot de nationale bevoegdheid behoren.

9. Omvang der projecten

a) Waterwerken

De Minister kondigde aan dat bij het opmaken van de investeringsprogramma's minder de nadruk zal gelegd worden op de grote projecten. Toch zijn er een aantal grote programma's die nog regelmatig ter sprake komen. Werden reeds definitieve opties genomen in verband met :

- a) de afsnijding van de bocht van Bath en het Baalhoekkanaal;
- b) de derde oeververbinding te Antwerpen en de bouw van een stormstuw;
- c) de scheepslift op het « Canal du Centre ».

Navolgende inlichtingen worden door de Minister verstrekt :

« De totale problematiek van de waterverdragen met Nederland wordt thans bestudeerd door een interministeriële werkgroep onder voorzitterschap van de heer Ambassadeur Depasse.

Deze werkgroep — die reeds een 20-tal keren vergaderde — heeft als opdracht zo snel mogelijk tot een unaniem Belgisch standpunt te komen.

De derde oeververbinding te Antwerpen wordt thans onderzocht in het licht van de voorstellen die werden uiteengezet m.b.t. de « auto-financiering » van bepaalde projecten die een onmiddellijk economisch belang kunnen hebben

avec le Ministère des Finances pour accélérer la mise à disposition des terrains expropriés. Pour les demandes de permis de bâtir, il faut notamment tenir compte de ce qu'il s'agit d'une matière régionalisée. Là aussi le Ministre s'est mis en rapport avec les responsables des Exécutifs pour qu'ils veillent à ce que les demandes introduites par le département des Travaux publics soient examinées avec célérité.

Les plus grandes économies devront pourtant être réalisées par les ingénieurs du département lors de la conception même des travaux. Dans cet ordre d'idées, le Ministre voudrait revoir les conditions d'octroi des primes des ingénieurs, dites « primes de productivité ». Elles devraient être conçues plutôt comme une récompense de la créativité dont l'ingénieur fait preuve dans la recherche des solutions les moins onéreuses dans la conception des projets qui lui sont confiés.

La Commission fait en outre remarquer qu'il importe de veiller à la bonne synchronisation des différents travaux publics lorsque les uns, telle la construction d'égouts, sont de la compétence des régions tandis que d'autres, connexes aux premiers, tel l'aménagement de pistes cyclables, relèvent de la compétence nationale.

9. Dimension des projets

a) Travaux hydrauliques

Le Ministre annonce que, lors de l'établissement des programmes d'investissement, l'accent ne sera plus tellement mis sur les grands projets. Toutefois, il y a un certain nombre de grands programmes qui reviennent régulièrement à l'ordre du jour. Est-ce que des options définitives ont déjà été prises en ce qui concerne :

- a) la rectification du coude de Bath et le canal du Baalhoek;
- b) la troisième jonction des rives à Anvers et la construction d'un barrage-tempête;
- c) l'ascenseur pour bateaux sur le Canal du Centre.

Le Ministre communique les renseignements suivants :

« La problématique globale des traités de l'eau avec les Pays-Bas est actuellement examinée par un groupe de travail interministériel sous la présidence de Monsieur l'Ambassadeur Depasse.

Ce groupe de travail, qui s'est déjà réuni une vingtaine de fois, a comme mission d'élaborer aussi vite que possible une position unanime belge.

La troisième jonction des rives à Anvers est actuellement à l'étude à la lumière des propositions formulées à propos de l'autofinancement de certains projets qui peuvent avoir un intérêt économique direct pour les usagers futurs. Pour

voor de toekomstige gebruikers. Inzake de stormstuw werd in 1978 besloten een raamkontraat te sluiten voor de bouw van een stormvloedkering op de Zeeschelde te Oosterweel. Voor een eerste deelkontraat — studie — werd in 1978 een bedrag van 600 000 000 frank definitief vastgelegd op het begrotingsartikel 01.07 van het Sigmapijan. Van dit bedrag werd tot nog toe (januari 1981) 396 728 717 frank uitgegeven. Tot op heden werden nog geen deelkontraat afgesloten m.b.t. de uitvoering van de werken. De studie zal nog verder lopen tot oktober 1981 teneinde tot een volledig gedetailleerd ontwerp te komen. Inmiddels zal echter, onder leiding van Professor P. De Meester, een actuariële studie ondernomen worden waarin naast risicoaspecten ook sociaal-economische gegevens in beschouwing zullen genomen worden. Ook voor deze studie moet op 31 oktober 1981 het eindrapport ter beschikking zijn. De raming van de werken bedraagt 23 miljard. De beslissing om te Strépy-Bracquegnies de vier bestaande en verouderde scheepsliften te vervangen door één enkele scheepslift werd in 1978 getroffen door de Regering, die er eveneens haar akkoord mee betuigde dat hiervoor een raamkontraat kon gesloten worden. Er is dan ook geen sprake van deze beslissing van de Regering, die reeds gedeeltelijk in uitvoering is, terug op de helling te plaatsen. »

b) *Gebouwen*

Voorals in de sektor der gebouwen zou, volgens een lid, een einde moeten komen aan de politiek der grote projekten. Met name in Brussel is deze nefast voor de leefbaarheid van de Stad.

De Minister is er zich terdege van bewust dat de grote administratieve complexen niet meer beantwoorden aan de huidige behoeften van de bevolking. Het is echter begrijpelijk dat gebouwen, zoals het Administratief Centrum, waarvoor reeds vele miljarden werden uitgegeven, thans afgevoerd worden. Voor de nieuwe projekten wordt echter rekening gehouden met de noodzaak om de administratieve centra te integreren in een stedenbouwkundig geheel dat tevens ruimte laat voor huisvesting. De conceptie en de architectuur van de nieuwe gebouwen wordt in die zin opgevat. Om hiertoe te komen wordt trouwens zeer nauw contact gehouden met de verantwoordelijken van de bevoegde Executieve, zoals dit trouwens voorzien is in de nieuwe regionale structuren.

c) *Klasse der aannemers*

Zou het niet mogelijk zijn, werken van grotere omvang, waarvoor thans enkel de aannemers erkend in klasse 8 kunnen inschrijven, in kleinere loten op te splitsen volgens de aard van het werk. Zo zouden de arbeidsintensieve KMO-bedrijven een rechtmatig aandeel in de overheidsbesteding bekomen.

Volgens de Minister moet rekening gehouden worden met de technische eisen die het voor bepaalde werken noodzakelijk maken een vrij belangrijk pakket te globaliseren. Anderzijds werd in het programma 1981 van de gebouwen een

ce qui concerne le barrage-tempête, il a été décidé en 1978 de conclure un contrat-cadre pour sa construction sur l'Escaut maritime à Oosterweel. Pour un premier contrat partiel — les études — un montant de 600 000 000 de francs a été engagé définitivement en 1978 à l'article budgétaire 01.07 du Plan Sigma. De ce montant, il a été dépensé jusqu'à présent (janvier 1981) 396 728 717 francs. A ce jour, aucun contrat partiel relatif à l'exécution des travaux n'a été conclu. L'étude sera continuée jusqu'en octobre 1981 afin de rédiger un projet entièrement détaillé. Entre-temps, toutefois, une étude actuarielle sera entreprise sous la direction de M. le Professeur P. De Meester, étude dans laquelle, outre l'aspect risques, des données socio-économiques seront également prises en considération. Pour cette étude aussi, le rapport final devra être disponible au 31 octobre 1981. L'estimation des travaux est de 23 milliards. La décision de remplacer par un seul ascenseur pour bateaux les quatre ascenseurs qui existent à Strépy-Bracquegnies, a été prise en 1978 par le Gouvernement, qui a marqué en même temps son accord pour qu'un contrat-cadre soit conclu. Il n'y a donc pas lieu de remettre en question cette décision du Gouvernement, qui est d'ailleurs déjà partiellement en exécution. »

b) *Bâtiments*

Un membre estime que c'est surtout dans le secteur des bâtiments qu'il faudrait mettre fin à la politique des grands projets. Notamment à Bruxelles, cette politique se révèle néfaste pour la viabilité de la ville.

Le Ministre se rend très bien compte que les grands complexes administratifs ne répondent plus aux besoins actuels de la population. Il faut néanmoins comprendre que des bâtiments comme la Cité administrative, pour lesquels des milliards ont déjà été dépensés, soient parachevés. Par contre, pour les nouveaux projets, il est tenu compte de la nécessité d'intégrer les centres administratifs dans un ensemble urbanistique qui laisse sa place à l'habitation. La conception et l'architecture des nouveaux bâtiments sont orientées dans ce sens. Pour y arriver, des contacts directs existent avec les responsables de l'Exécutif compétent, comme c'est d'ailleurs prévu dans les nouvelles structures régionales.

c) *Classe des entrepreneurs*

Ne serait-il pas possible de diviser en lots, selon la nature de l'ouvrage, les travaux de grande envergure qu'actuellement seuls les entrepreneurs agréés en classe 8 peuvent soumissionner ? Cela permettrait aux PME ayant un fort coefficient de main-d'œuvre d'obtenir une juste part des marchés publics.

Le Ministre répond qu'il faut tout d'abord tenir compte des exigences techniques qui imposent pour certains travaux la globalisation d'un paquet assez important. D'autre part, dans le programme 1981 des bâtiments, un effort considé-

aanzienlijke inspanning geleverd voor de kleine en middelgrote ondernemingen in het kader van de selectieve investeringsschijf die voor het grootste gedeelte de bouw bevat van administratieve centra voor een kostprijs tussen 20 en 40 miljoen.

10. Laattijdige toewijzingen

Voor vele aannemers stellen zich problemen wanneer de toewijzing van aanbestede werken uitblijft. Zo b.v. voor de Intercommunale E9/E40 zouden een aantal belangrijke projecten die in 1980 werden aanbesteed, nog niet aan de aannemers betekend zijn. Kan hiervan een overzicht gegeven worden ?

De Minister verstrekke de volgende gegevens :

Autowegen E9 - E40

Begroting 1980

Tegen 100 pct. : 3 605 Mi

Verminderd tot 77,6 pct. : 2 805 Mi.

Aanbestede hoofdwerken

rable a été fait pour les petites et moyennes entreprises dans le cadre de la tranche sélective d'investissements qui contient pour la plus grande partie la construction de centres administratifs d'un montant de 20 à 40 millions.

10. Attribution tardive des marchés

Beaucoup d'entrepreneurs se trouvent en difficulté lorsque l'attribution de marchés mis en adjudication se fait attendre. C'est ainsi qu'un certain nombre de projets importants mis en adjudication en 1980, par l'Intercommunale E9/E40, ne seraient pas encore notifiés aux entrepreneurs. Serait-il possible d'avoir un aperçu à ce sujet ?

Le Ministre a fourni les renseignements suivants :

Autoroutes E9 - E40

Budget 1980

A 100 p.c. : 3 605 Mi

Réduit à 77,6 p.c. : 2 805 Mi.

Travaux principaux mis en adjudication

	Toegew. — Adjud.	Bedrag — Montant	Onderneming — Entreprise	Vastgesteld in — Engagé en
Westring van Bastenaken (G.K.W.). — <i>Contournement ouest de Bastogne (T.O.R.)</i>	30.10.1980	809	Delbrassine	Ja. — <i>Oui</i>
Remouchamps-Harzé (lot C, W.). — <i>Remouchamps-Harzé (lot C, R.)</i>	20.11.1980	279	Matagne	Ja. — <i>Oui</i>
Harzé-Werbomont (lot D, W.). — <i>Harzé-Werbomont (lot D, R.)</i>	20.11.1980	230	Matagne	Neen. — <i>Non</i> (1981)
Transinne-Glaireuse (G.K.W.). — <i>Transinne-Glaireuse (T.O.R.)</i>	6.12.1979	409	TRT	Ja. — <i>Oui</i>
Ring Houffalize (W.). — <i>Contournement Houffalize (R.)</i>	27.11.1980	254	Blondé et Vansteenbeke	Neen. — <i>Non</i> (1981)
Glaireuse-Ochamps (G.K.W.). — <i>Glaireuse-Ochamps (T.O.R.)</i>	2.10.1980	476	Bageci	Neen. — <i>Non</i> (1981)
Dochamps-Recogne (G.K.W.). — <i>Dochamps-Recogne T.O.R.)</i>	20.11.1980	493	Calay	Neen. — <i>Non</i> (1981)
Fourrières-Spontin (electrische uitrusting). — <i>Fourrières-Spontin (équipements électriques)</i>	4.10.1979	73	CEI	Ja. — <i>Oui</i>
Weyler-Sterpenich (electrische uitrusting). — <i>Weyler-Sterpenich (équipements électriques)</i>	24.4.1980	66	Schreder Grenier	Ja. — <i>Oui</i>
Bedrag van de in 1980 vastgelegde werken. — <i>Montant des travaux engagés en 1980</i>		1 553		
Totaal in 1980 vastgelegd bedrag (werken, herzieningen, onteigeningen). — <i>Montant total engagé en 1980 (travaux, révisions, expropriations)</i>		2 805		

G. = Grondwerken — T. = Terrassements.
K. = Kunstwerk — O = Ouvrage d'art
W. = Wegdek — R. = Revêtement.

11. *Erkenning aannemers*

a) Minister kondigde vorig jaar een herziening van de reglementering op de erkenning der aannemers aan. Hoever staat het hiermee? Met name zou dringend het plafond der werken voor de klassen 5 en 6 moeten opgetrokken worden.

Volgens de Minister zou het gevaarlijk zijn voor één enkel element uit het geheel van de reglementering afzonderlijk een oplossing uit te werken op een moment dat een globale herziening van de reglementering onderzocht wordt. Die is trouwens reeds ver gevorderd: de werkgroep die belast was met het opmaken van ontwerp-basisteksten, heeft zijn activiteiten beëindigd.

Verscheidene commissarissen wijzen er op dat de aangelegenheid dringend een oplossing vergt voor de sector van de sociale woningbouw. Aannemers die erkenning hebben in klasse 5, konden voorheen zonder moeilijkheden deelnemen aan aanbestedingen voor zelfs loten van 30 tot 40 woningen. Op dit ogenblik zijn deze middelgrote ondernemingen hiervan uitgesloten, omdat tengevolge de stijgingen der bouwkosten de klasseïndeling dient gewijzigd en dit nog steeds niet is geschied spijs beloften van vorige ministers.

b) Opdat de aannemers in een bepaalde klasse zouden kunnen worden erkend, dienen de aannemers over een minimum kapitaal te beschikken, een bepaalde omzet te bereiken, alsook een voldoende aantal werknemers in dienst te hebben. Vennootschappen die hun erkenning bekomen hebben, kunnen echter nadien hun firma afbouwen door hun maatschappelijk kapitaal te verminderen. Bij niet melding van deze vermindering behouden zij echter hun erkenning.

Op deze opmerking antwoordde de Minister dat, ingevolge artikel 5, tweede alinea, van de besluitwet van 3 februari 1947, houdende regeling van de erkenning der aannemers, de erkende aannemers er toe gehouden zijn aan de Commissie iedere wijziging mede te delen, die van zulke aard is dat de Commissie haar vroegere voordracht zou moeten herzien (wijziging der statuten, van het kapitaal, in de beheerraad, in zijn organische uitvoeringsmiddelen, enz...). Het is duidelijk dat een vennootschap welke verzuimt een vermindering van haar financiële draagkracht te melden aan de Commissie, een flagrante overtreding begaat van voormelde imperatieve bepaling. Overeenkomstig artikel 6, § 1, punt e), van hogergenoemde besluitwet kan — in de praktijk op voorstel van de afdeling « Tucht en Opsporing » van de Erkenningscommissie — de klasseverlaging of de schorsing van de erkenning opgelegd worden, wanneer een tekortkoming, valse verklaring of bedrog in het vervullen van de uit voormelde tweede alinea van artikel 5, voortvloeiende verplichtingen, wordt vastgesteld. In verband met de controlemogelijkheden, kan worden aangestipt dat, in

11. *Agrégation des entrepreneurs*

a) Le Ministre a annoncé l'an dernier une révision de la réglementation de l'agrégation des entrepreneurs. Où en est-on? Il faudrait notamment relever d'urgence le plafond des travaux pour les classes 5 et 6.

Le Ministre répond qu'il serait dangereux d'envisager séparément une solution pour un seul élément de l'ensemble de la réglementation au moment où une révision globale de celle-ci est à l'examen. Cette révision se trouve actuellement à un stade bien avancé: le groupe de travail chargé de l'élaboration d'un projet de textes de base vient de terminer ses activités.

Plusieurs commissaires font remarquer que la question doit être réglée d'urgence en ce qui concerne le secteur de la construction de logements sociaux. Auparavant, les entrepreneurs agréés en classe 5 pouvaient prendre part sans difficulté aux adjudications comportant même jusqu'à 30 à 40 logements. Actuellement, ces entreprises moyennes se trouvent exclues de ce genre d'adjudications du fait que l'augmentation des coûts de construction appelle une révision de la classification et que cela n'a toujours pas été fait, en dépit des promesses faites par des prédécesseurs du Ministre.

b) Pour pouvoir obtenir l'agrégation dans une classe donnée, les entrepreneurs doivent disposer d'un capital minimum, réaliser un certain chiffre d'affaires et occuper un nombre suffisant de personnes. Or, une fois l'agrégation obtenue, les sociétés peuvent parfaitement démanteler leur firme en réduisant leur capital social et, si elles s'abstiennent de signaler cette réduction, conserver leur agrégation.

Répondant à cette remarque, le Ministre déclare qu'en application de l'article 5, alinéa 2, de l'arrêté-loi du 3 février 1947 organisant l'agrégation des entrepreneurs, les entrepreneurs agréés sont tenus de signaler à la Commission toutes modifications qui seraient de nature à faire revoir par la Commission ses propositions antérieures (modifications aux statuts, au capital, au conseil d'administration, à ses moyens d'exécution organiques, etc.). Il va de soi qu'une société qui aurait négligé de communiquer à la Commission une diminution de ses moyens financiers, serait en contravention flagrante avec cette disposition impérative. Conformément à l'article 6, § 1^{er}, point e) de l'arrêté-loi précité, — en pratique sur la proposition de la Section « Sanctions et Dépistage » de la Commission d'agrégation — le déclassement ou la suspension de l'agrégation peuvent être ordonnés, lorsqu'un manquement, une fausse déclaration ou une fraude dans l'accomplissement des obligations découlant de l'alinéa 2 de l'article 5 précité, est constaté. Pour ce qui concerne les possibilités de contrôle, il est à souligner qu'en cas d'augmentation de capital, les SPRL, aussi bien que les SA,

geval van kapitaalsvermindering zowel de PVBA's als de NV's er toe gehouden zijn een uittreksel van de notariële akte terzake te publiceren in de bijlagen bij het *Belgisch Staatsblad*. De hierbij betrokken vennootschappen worden onmiddellijk voor de Commissie opgeroepen.

12. Geografische spreiding der investeringen

a) Havens

De beperking der programma's mag zeker niet tot gevolg hebben dat de dijkversterkingswerken in het gedrang zouden komen; indien ook in de sektor der haveninrichtingen verminderingen onvermijdelijk zouden zijn, moeten deze gelijkmatig verdeeld worden over alle havens.

Het programma ter versterking van de dijken wordt volgens de Minister verder afgewerkt volgens de technische en administratieve mogelijkheden. Het is in het verleden niet steeds mogelijk geweest de oorspronkelijk voorziene kredieten volledig te benutten. Alles wordt echter voorzien om de werken verder volgens planning te laten verwezenlijken. Inzake de havens wenst de Minister dat het debat op objectieve wijze zou gevoerd worden. Eerder dan blindelings een zelfde relatieve vermindering door te voeren op de begrotingen voor alle havens, moeten de zeer schaarse middelen voorbehouden worden voor de projecten die de meeste comparatieve voordelen bieden.

b) Investeringen van het departement

Kan de Minister de gewestelijke indeling geven van de investeringen van het departement ?

De Minister antwoordde dat de investeringen van het departement Openbare Werken niet werden opgenomen onder de regionaliseerde materies. Het betreft dus een nationaal investeringsprogramma dat wordt opgemaakt in functie van de prioriteit der projecten.

In aansluiting met deze stellingname van de Minister verwijst een lid naar het standpunt dat de vorige Minister van Openbare Werken desbetreffend formuleerde in de Commissie bij de verdediging van de begroting voor 1979. Hij verklaarde onder meer :

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

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

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

sont tenues de publier aux annexes du *Moniteur belge* un extrait de l'acte notarié. Les sociétés concernées sont immédiatement convoquées devant la Commission.

12. Répartition géographique des investissements

a) Ports

La limitation des programmes ne pourrait en aucun cas avoir comme conséquence que les travaux de renforcement des digues soient retardés; si dans le secteur des investissements portuaires également des diminutions étaient inévitables, elles devraient se faire uniformément pour tous les ports.

Le Ministre répond que le programme de renforcement des digues continue à être exécuté d'après les possibilités techniques et administratives. Dans le passé il n'a pas toujours été possible d'utiliser entièrement les crédits initialement prévus. Toutes les mesures sont cependant prises pour exécuter les travaux suivant le planning. Pour ce qui concerne les ports, le Ministre souhaite que le débat se tienne en toute objectivité. Au lieu d'imposer aveuglément une même diminution aux budgets de tous les ports, il faut réserver les moyens limités aux projets qui présentent le plus d'avantages comparatifs.

b) Investissements du département

Le Ministre pourrait-il donner la répartition régionale des investissements du département ?

Le Ministre répond que les investissements du département des Travaux publics n'ont pas été repris dans les matières régionalisées. Il s'agit donc d'un programme d'investissements national, qui est fixé en fonction des priorités des projets.

Après cette prise de position, un membre rappelle le point de vue que le prédécesseur du Ministre avait exposé à ce sujet lorsqu'il avait défendu en Commission le budget de 1979. Il avait déclaré notamment ceci :

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

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

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

En verder : « De inspanningen voor de herleving van de economie door middel van het infrastructuurbeleid, moeten evenwicht verdeeld zijn.

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

Na het aanhoren van deze teksten nam de Minister geen afstand van deze stellingname.

13. Natuurrampen — Schadevergoeding

Welke bedragen werden reeds uitgekeerd voor de vergoeding van schade ingevolge stormen en overstromingen, op basis van de wet d.d. 12 juli 1976 betreffende het herstel van zekere schade veroorzaakt aan private goederen door natuurrampen.

Voor volgende bedragen werden betalingsorders voor uitvoering overgemaakt aan de Nationale Kas voor Rampenschade (Ministerie van Financiën) — situatie einde februari 1981.

	Bedragen van de betalingsorders
Overstromingen van januari 1976 in de provincies :	
Antwerpen	F 236 087 951
Oost-Vlaanderen	16 924 540
West-Vlaanderen	276 996
Totaal	F 253 288 487
Storm op 30 november 1976 in de provincie Henegouwen	F 1 794 573
Overstromingen van 16 mei 1977 in de vallei van de Ourthe, provincie Luik	F 13 998 832
Overstromingen van november 1977 in de provincies :	
Antwerpen	F 20 980 862
Oost-Vlaanderen	46 548
Totaal	F 21 027 410
Overstromingen van 12 en 13 juli 1977 in de provincie Namen	F 783 064
Onweders van 2 en 3 juni 1978 in de provincie Namen	F 1 810 012
Overstromingen van 3 november 1977 in de provincie Henegouwen	F 1 317 855
Algemeen totaal	F 294 020 233

B. Wegen

1. Algemeen

Veiligheidsaspecten

Verlichtingspalen.

Dringt een vervanging van de blijkbaar zeer breekbare betonnen palen voor de verlichting op de autosnelwegen zich niet op, om te vermijden dat deze de oorzaak zouden worden van zware ongevallen ?

Et par ailleurs : « L'effort de promotion économique réalisé par le biais de la politique d'infrastructure doit être équilibré.

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

Après avoir entendu le rappel de ces textes, le Ministre maintient sa prise de position.

13. Calamités naturelles. — Indemnisation

Quels sont les montants déjà alloués à titre d'indemnisation des dommages causés par les tempêtes et les inondations, sur la base de la loi des 12 juillet 1976 relative à la réparation de certains dommages causés à des biens privés par des calamités naturelles ?

Pour les montants suivants, des ordres de paiement ont été transmis pour exécution à la Caisse nationale des Calamités (Ministère des Finances) - situation fin février 1981.

	Montants des ordres de paiement
Inondations du mois de janvier 1976 dans les provinces :	
d'Anvers	F 236 087 951
Flandre orientale	16 924 540
Flandre occidentale	276 996
Totaal	F 253 288 487
Tempête du 30 novembre 1976 dans la province de Hainaut	F 1 794 573
Inondations du 16 mai 1977 dans la vallée de l'Ourthe, province de Liège	F 13 998 832
Inondations de novembre 1977 dans les provinces :	
d'Anvers	F 20 980 862
Flandre orientale	46 548
Totaal	F 21 027 410
Inondations des 12 et 13 juillet 1977 dans la province de Namur	F 783 064
Orages des 2 et 3 juin 1978 dans la province de Namur	F 1 810 012
Inondations du 3 novembre 1977 dans la province de Hainaut	F 1 317 855
Total général	F 294 020 233

B. Routes

1. Généralités

Aspects de sécurité

Poteaux d'éclairage.

Ne s'impose-t-il pas de remplacer sur les autoroutes les poteaux d'éclairage en béton, qui se sont avérés fort fragiles, afin d'éviter qu'ils ne causent des accidents graves ?

Volgens de Minister onderzoeken experts thans de redenen en de oorzaken van de slechte toestand van de betonnen verlichtingspalen en zullen dan ook de verantwoordelijkheden vastleggen.

Openbare verlichting

In de sector van de openbare verlichting is een goede coördinatie tussen alle betrokken diensten geboden :

— met de plaatselijke besturen; bij de modernisering van de installaties, gebeurt het soms dat de oude palen niet worden weggenomen wegens geschillen tussen de ondergeschikte macht, die eigenaar is van de oude installaties, en de Staat;

— tussen de diensten van het departement; ondanks regelmatige controle op het wegen- en autowegennet, heeft men soms de indruk dat het ontbreken van verlichting op bepaalde vakken niet onmiddellijk wordt gemeld.

De Minister belooft dat instructies zullen gegeven worden om de contacten met de plaatselijke besturen te verbeteren. Bovendien werd de administratie ermede belast een reorganisatie te onderzoeken van de diensten om de controle-activiteiten beter te coördineren.

Autowegverlichting

De Minister verklaarde dat de openbare verlichting op de autowegen op bepaalde tijdstippen zal worden gedoofd tussen de wisselaars. Dreigt dat geen gevolgen te hebben voor de veiligheid van de weggebruikers ?

Volgens de Minister zal het uitdoven van de autowegverlichting slechts gebeuren tijdens nachtelijke periodes, wanneer de verkeersdichtheid zeer laag is, en voor zover de atmosferische omstandigheden het toelaten. Met het uitdoven van de verlichting zal verder slechts worden gestart nadat de betrokken autowegsekties aan deze toestand zijn aangepast, ondermeer door het aanbrengen van een aangepaste wegmarkering, duidelijke afbakening van mogelijke hindernissen, reflecterende signalisatieborden, enz. De bevoegde diensten hebben opdracht gekregen om deze werken zo snel mogelijk uit te voeren. Tevens zal een uitgebreide perscampagne worden gevoerd om de weggebruikers in te lichten over de uren, tijdens dewelke de verlichting zal worden gedoofd. In principe zal dit gebeuren tussen 0.30 en 5.30 uur. De betrokken maatregel zal aldus wel het comfort-gevoelen verminderen maar het ongevallen-risico niet verhogen. Verwacht mag worden dat de snelheid zal dalen en dat de weggebruikers een meer bewust rijgedrag zullen vertonen.

Zones non aedificandi

Men stelt vast dat op bepaalde plaatsen slechts een zeer kleine zone *non aedificandi* gerespecteerd wordt langs de autosnelwegen. Zou het niet mogelijk zijn deze, zoals voorheen, ruimer te houden om te vermijden dat dichtbevolkte wijken of gebouwen al te dicht bij de autosnelweg zouden worden ingeplant. Behalve de esthetische bezwaren, levert de oprichting van gebouwen dicht langs autowegen zeer grote

Le Ministre répond que les experts recherchent actuellement les raisons et les causes de détérioration des poteaux d'éclairage en béton et établiront dès lors les responsabilités.

Eclairage public

Dans le secteur de l'éclairage public, une bonne coordination entre tous les services concernés s'impose :

— avec les pouvoirs locaux; lors de la modernisation des installations il arrive parfois que les anciens poteaux ne sont pas enlevés à cause de différends entre le pouvoir subordonné, propriétaire des anciennes installations et l'Etat;

— entre les services du département; en dépit de contrôles réguliers sur le réseau des routes et autoroutes, on a parfois l'impression que l'absence d'éclairage sur certains tronçons n'est pas immédiatement signalée.

Le Ministre promet que des instructions seront données en vue d'améliorer les contacts avec les pouvoirs locaux.

L'administration a en outre été chargée d'examiner une réorganisation des services afin de mieux coordonner les activités de contrôle.

Eclairage autoroutier

Le Ministre a déclaré qu'à certains moments l'éclairage public sur les autoroutes sera éteint entre les échangeurs. Cela ne risque-t-il pas d'avoir des conséquences pour la sécurité des usagers de la route ?

Le Ministre déclare que l'extinction de l'éclairage autoroutier ne se fera que pendant la nuit, lorsque l'intensité de trafic est minimale, et pour autant que les conditions atmosphériques le permettent. L'on ne commencera d'ailleurs à éteindre l'éclairage qu'après avoir adapté les sections d'autoroute concernées à cette situation, entre autres par l'application d'un marquage routier adéquat, une nette délimitation d'éventuels obstacles, des panneaux de signalisation à réflecteur, etc. Les services compétents ont été chargés d'exécuter ces travaux dans les meilleurs délais. En outre, une vaste campagne de presse sera organisée afin d'informer les usagers de la route des heures pendant lesquelles l'éclairage sera éteint. En principe, cela se fera entre 0.30 et 5.30 heures. La mesure en question réduira donc l'impression de confort, mais n'augmentera pas le risque d'accidents. On peut s'attendre à ce que la vitesse diminuera et que les usagers de la route feront preuve d'un comportement plus conscient en circulation routière.

Zones non aedificandi

L'on constate qu'à certains endroits, on ne respecte qu'une zone *non aedificandi* très étroite le long des autoroutes. Ne serait-il pas possible de dégager des zones plus larges, comme précédemment, afin d'éviter que des quartiers ou des immeubles très peuplés ne soient construits trop près des autoroutes ? Outre les inconvénients d'ordre esthétique, l'implantation d'immeubles à proximité immédiate des autoroutes

gevaren op i.v.m. de milieu bescherming en met de niet denkbeeldige ongevallen bij het transport van ontplofbare stoffen.

Volgens de Minister moeten twee functies van de zone *non aedificandi* worden onderscheiden :

— en technische functie die erop gericht is de terreinen vrij te houden die het Wegenfonds zou kunnen nodig hebben in geval van een aanpassing van de autoweg; deze functie is vervuld met een zone van 30 m;

— een stedenbouwkundige functie, het is duidelijk dat in de huidige stand van zaken, enkel de executieven bevoegd zouden zijn om te beslissen over een bredere *non aedificandi* zone in het belang van de bevolking die langs de autoweg woont.

Een lid doet opmerken dat catastrofale explosies zoals deze zich reeds voordeden op de E3 te Heusden-Gent en een drietal jaar geleden nabij een vakantieoord in Spanje, in de toekomst in ons land niet denkbeeldig zijn. Hij is niet overtuigd dat deze aangelegenheid tot de louter gewestelijke bevoegdheid zou behoren.

Plaatsen van verkeerslichten

Volgens welke criteria worden de prioriteiten bepaald voor het plaatsen van verkeerslichten langs de Rijkswegen ? Thans heeft men de indruk dat de beslissingen getroffen worden in functie van het aantal verkeersongevallen die zich op een bepaalde plaats hebben voorgedaan.

De Minister doet opmerken dat de prioriteiten voor het plaatsen van driekleurige lichtsignalisatie geenszins worden vastgelegd in functie van het aantal ongevallen. De desbetreffende instructies zijn grotendeels gebaseerd op de verkeersintensiteit en de verkeerstechnische omstandigheden. In welbepaalde gevallen, bij voorbeeld in de nabijheid van een school, wordt tevens rekening gehouden met meer specifieke elementen, zoals het aantal leerlingen. Wanneer herhaaldelijke ongevallen vastgesteld worden op een bepaalde plaats, wordt deze opgenomen in de lijst der « zwarte punten », waarvoor de administratie systematisch en prioritair de maatregelen onderzoekt, die moeten getroffen worden om de herhaling van ongevallen te vermijden.

Signalisering

De wijze van signalisering op de autosnelwegen is naar het oordeel van een commissaris er de oorzaak van dat er zich aan de uitritten veel aanrijdingen voordoen. Dit wordt verduidelijkt met enkele voorbeelden.

— Op de E10 in de richting Antwerpen is, noordelijk de uitrit naar Weerde, een aanduiding aangebracht met de vermelding : « Mechelen 6 km » en onmiddellijk verder komt een aanduiding voor met vermelding « Mechelen 800 m ». Op deze wijze worden de bestuurders in verwarring gebracht en is het niet verwonderlijk dat de verkeersborden nabij uitritten veelvuldig overhoop worden gereden. Het ware verkeerstechnisch beter steeds de afstand tot de uitrit aan te

présente de très graves dangers pour la protection de l'environnement et un risque très réel d'accidents provoqués par le transport de matières explosives.

Le Ministre répond qu'il faut distinguer deux fonctions de la zone *non aedificandi* le long des autoroutes :

— une fonction technique, qui vise à préserver les terrains dont le Fonds des Routes pourrait avoir besoin en cas d'appropriation; cette fonction est remplie par une zone de 30 m;

— une fonction urbanistique; il est clair que, dans l'état actuel des choses, seuls les exécutifs seraient compétents pour décider d'élargir une zone *non aedificandi*, dans l'intérêt de la population établie à proximité de l'autoroute.

Un membre fait observer que la possibilité d'explosions catastrophiques comme il s'en est déjà produit sur l'E3 à Heusden-Gand et, il y a trois ans, tout près d'un site de vacances en Espagne, n'est nullement à écarter à l'avenir dans notre pays. L'intervenant n'est pas convaincu que cette question doive relever exclusivement de la compétence des Régions.

Pose de feux de signalisation

Quels sont les critères de fixation des priorités quant à l'installation de feux de signalisation le long des routes de l'Etat ? Actuellement, on a l'impression que les décisions sont prises en fonction du nombre d'accidents de la circulation survenus à un endroit déterminé.

Le Ministre fait observer que les priorités pour la pose de signalisations tricolores ne sont certainement pas fixées en fonction du nombre d'accidents. Les instructions en la matière sont basées en grande partie sur l'intensité et les conditions de trafic. Dans des cas bien précis, par exemple à proximité d'une école, il est en outre tenu compte de certains éléments plus spécifiques, tels que le nombre d'élèves. Si des accidents sont fréquemment constatés à un certain endroit, celui-ci est repris dans la liste des « points noirs », pour lesquels l'administration examine systématiquement et par priorité les mesures qui doivent être prises pour éviter la répétition d'accidents.

Signalisation

Un commissaire est d'avis que le mode de signalisation sur les autoroutes est à l'origine de nombreuses collisions aux sorties de celles-ci. Il illustre ce point de vue par quelques exemples.

— Sur l'E10 en direction d'Anvers, il y a, au nord de la sortie vers Weerde, un panneau portant la mention : « Mechelen 6 km », suivi immédiatement d'un autre panneau indiquant « Mechelen 800 m ». Ces indications créent la confusion chez les automobilistes et il n'est pas étonnant que les panneaux de signalisation installés à proximité des sorties d'autoroutes soient souvent renversés par les véhicules. Du point de vue de la technique de la circulation, il

duiden eerder de afstand tot het eerst bereikbare stads- of dorpscentrum te melden.

— Onmiddellijk bij de uitritten op uitwegen is het ongewenst nog de namen van naburige dorpen of steden die langs die uitrit bereikbaar zijn, te vermelden. Enkel de vermelding « Uitrit » volstaat. De bestuurder moet reeds voordien zijn keuze hebben gemaakt en kan trouwens nog onmogelijk zo snel de benamingen aflezen zonder ook de andere weggebruikers in verwarring te brengen en te hinderen. De nummering van de uitritten die thans wordt doorgevoerd is trouwens een zeer bovenwaardige maatregel. De weggebruikers zouden er meer moeten mee vertrouwd gemaakt worden.

Hulpposten

Is het niet mogelijk op de palen van de verlichting langs de autosnelwegen aan te duiden in welke richting de dichtstbijzijnde hulppost te vinden is?

De Minister doet opmerken dat de telefoonposten zich langs de autosnelwegen bevinden op een afstand van 2 km. Men kan ze dus in alle gevallen zeer vlug bereiken. Niettemin zal onderzocht worden of een signalisatie kan aangebracht worden op de verlichtingspalen, zonder overdreven uitgaven.

Aangepaste voorzieningen

Het jaar 1981, het Jaar van de Gehandicapten zijnde, wil een commissaris vernemen wat er in het raam van het Departement zoal voor gehandicapten wordt gedaan. Men denke daarbij aan de gebouwen opgetrokken of verbeterd door de Regie der Gebouwen, de aanleg van oversteekplaatsen voor voetgangers bij belangrijke kruispunten enz.

De Minister wijst erop dat nieuwe gebouwen zodanig worden uitgevoerd dat zij voor gehandicapten toegankelijk zijn. Bestaande gebouwen worden geleidelijk voor gehandicapten toegankelijk gemaakt naarmate andere aanpassingswerken gebeuren. Op de begroting van dit jaar werd speciaal 200 miljoen frank als bijkomende investeringsschijf voorzien om dit programma te versnellen.

Op de autosnelwegen werden twee initiatieven genomen. En zijds zullen de 240 praatpalen, die momenteel achter doorlopende vangreels gelegen zijn, voor minder-validen bereikbaar worden. De vangreels zullen ter hoogte van deze 900-telefoonposten geopend zijn en een verharding zal worden aangebracht. Anderzijds zullen de bestaande nevenbedrijven langs autosnelwegen voor gehandicapten toegankelijk gemaakt worden, terwijl de nieuwe nevenbedrijven als dusdanig zullen worden geconcipieerd.

Verder heeft het Bestuur der Wegen haar uitvoeringsdiensten opgedragen om geleidelijk waar mogelijk de oversteekplaatsen voor voetgangers te voorzien van verlaagde bordstienen, ten einde deze geschikt te maken voor gehandicapten.

Deze richtlijnen werden onlangs nog herinnerd.

serait préférable de toujours indiquer la distance restant à couvrir jusqu'à la sortie, au lieu de celle à parcourir pour atteindre la ville ou le village le plus proche.

— Aux environs immédiats des sorties d'autoroutes, il n'est pas souhaitable de mentionner encore les noms de villes ou de villages voisins que l'on peut atteindre en empruntant ces sorties. La simple indication « sortie » suffit. Le conducteur doit déjà avoir fait son choix préalablement et, au surplus, il lui est impossible de lire les noms aussi rapidement sans gêner et induire en erreur les autres usagers de la route. La numérotation des sorties telle qu'elle existe actuellement est d'ailleurs une mesure très louable. On devrait familiariser davantage les usagers avec ce système.

Postes de secours

Ne serait-il pas possible d'indiquer sur les poteaux d'éclairage des autoroutes la direction à prendre pour atteindre le poste de secours le plus proche?

Le Ministre fait observer que, sur les autoroutes, il y a un poste téléphonique tous les 2 km. On peut donc toujours les atteindre très rapidement. Néanmoins, on examinera s'il ne serait pas possible d'installer une signalisation ad hoc sur les poteaux d'éclairage sans que cela entraîne des dépenses excessives.

Adaptations d'infrastructure

Comme 1981 est l'Année des handicapés, un commissaire aimerait savoir ce que fait le Département en leur faveur. A cet égard, que l'on songe aux bâtiments construits ou améliorés par la Régie des Bâtiments, à l'aménagement de passages pour piétons aux carrefours importants, etc.

Le Ministre indique que les nouveaux bâtiments sont conçus de façon à être accessibles aux handicapés. Les bâtiments existants sont graduellement rendus accessibles aux handicapés dans la mesure où des travaux d'aménagement sont exécutés. Au budget de cette année, un montant de 200 millions a été spécialement prévu comme tranche supplémentaire d'investissements en vue de l'accélération de ce programme.

Quant aux autoroutes, deux initiatives ont été prises. D'une part, les 240 postes de secours qui sont situés en ce moment derrière les glissières continues, seront rendus accessibles aux handicapés. Les glissières seront ouvertes à hauteur de ces postes de secours 900 et, d'autre part, les installations annexes existant le long des autoroutes seront rendues accessibles aux handicapés, tandis que les nouvelles installations seront conçues comme telles.

En outre, l'Administration des Routes a chargé ses services d'exécution de prévoir graduellement, chaque fois que la possibilité s'en présentera, l'abaissement des bordures au droit des passages pour piétons, afin de les rendre plus accessibles aux handicapés.

Ces directives ont encore été rappelées récemment.

Verpozingsplaatsen

Langsheen gemoderniseerde en gerectificeerde rijkswegen zijn op een aantal plaatsen oude weggedeelten buiten gebruik gesteld. Deze overschotten van bochtafsnijdingen vertonen niet zelden een troosteloze aanblik wegens de aanwezigheid van stocks oude kassien en andere materialen, afval enz.

Het ware beter deze oorden in te richten als verpozingsruimten voor de weggebruikers. Het hoeft zeker geen kostelijke equipering te zijn zoals de parkings langs de autosnelwegen. Aanleg van kleinere verpozingsparkjes zou de verkeersveiligheid ten goede komen en zou ons land een herbergzamer uitzicht geven.

De Minister deelt deze zienswijze.

Wegbermen

In plaats van de bermten te bezaaien zou men ze beter ten onmiddellijk beplanten. Op die wijze zouden de bermten gestabiliseerd kunnen worden en zou het onderhoud minder kosten.

In zijn antwoord verklaarde de Minister o.a. dat binnen het departement een onderzoek aan de gang is ten einde de meest voordelige methode te vinden tot het stabiliseren der bermten.

Een ander lid heeft vastgesteld dat de groene grasbermen langs de autosnelwegen blijkbaar door de aannemers machinaal worden gehakseld vooral tijdens de grote droogteperiodes. Het gevolg is dat bedoelde bermten gedurende enkele weken een troosteloze stofferige aanblik vertonen. Naar zijn overtuiging zou men trouwens beter minder maai beurten uitvoeren.

Verkeerstellingen

Bij de reactualisering van de verkeersstudies van 1955 en 1975 zou rekening gehouden moeten worden met de evolutie van het wagenpark. Wordt daarmee rekening gehouden ?

De verkeerstellingen die in 1980 werden uitgevoerd door het Bestuur, zullen de basis vormen van de kosten-baten analyse voor de projecten in de sector der Wegen. Er zal nochtans rekening gehouden worden met het feit dat het voertuigenpark zich schijnt te stabiliseren.

2. Autosnelwegen

a) Verbreding van de Koning Boudewijnsnelweg

1. Wordt er geprogrammeerd dat de Koning Boudewijnsnelweg op 2 maal drie rijstroken zal worden gebracht, zoals deze trouwens reeds in uitvoering is in Limburg en Luik ? Hoever is de onteigening daartoe reeds gevorderd in de provincie Antwerpen ? Wanneer worden de aanpassingswerken aan de bruggen aangevat ?

Aires de repos

A certains endroits le long des routes de l'Etat modernisées et rectifiées, subsistent d'anciennes sections de voirie désaffectées. Il n'est pas rare que ces restes de virages donnent un triste spectacle du fait de la présence de tas de vieux pavés et autres matériaux, de déchets, etc.

Il conviendrait d'aménager ces endroits en aires de repos pour les usagers de la route. Cela ne nécessiterait certes pas des équipements aussi coûteux que les aires de stationnement qui bordent les autoroutes. La création d'aires de repos de moindre dimension favoriserait la sécurité routière et donnerait à notre pays un aspect plus accueillant.

Le Ministre est bien de cet avis.

Ensemencement des talus

L'ensemencement des talus pourrait être abandonné en faveur de la plantation immédiate. Un membre estime que cette dernière méthode permet la stabilisation des talus et est d'un entretien moins onéreux.

Dans sa réponse, le Ministre déclare notamment qu'une étude est en cours au sein du département pour déceler la méthode la plus rentable de la stabilisation des talus.

Un autre commissaire a constaté que, manifestement, les talus verts aménagés le long des autoroutes sont fauchés mécaniquement par les entrepreneurs, surtout pendant les périodes de grande sécheresse. Il en résulte que, durant plusieurs semaines, ces talus ont un aspect morne et poussièreux. A son avis, il serait d'ailleurs préférable de réduire la fréquence des fauchages.

Comptages de trafic

La réactualisation des études de trafic effectuées en 1955 et 1975 devrait tenir compte de l'évolution du parc automobile. Tient-on compte de cette évolution ?

Les comptages de trafic effectués par l'Administration en 1980 serviront de base à l'étude coûts-bénéfices des projets dans le secteur des routes. Il sera cependant tenu compte de ce que le parc automobile semble se stabiliser.

2. Autoroutes

a) Elargissement de l'autoroute Roi Baudouin

1. Existe-t-il des plans prévoyant l'élargissement de l'autoroute Roi Baudouin à deux fois trois bandes de circulation, les travaux étant d'ailleurs déjà en cours dans les provinces de Limbourg et de Liège ? Où en sont les expropriations nécessaires dans la province d'Anvers ? Quand commenceront les travaux d'adaptation des ponts ?

De Minister antwoordde dat het niet geprogrammeerd is de Koning Boudewijnautosnelweg op twee maal drie rijstroken te brengen. De geregistreerde verkeersvolumes wijzen inderdaad uit dat de bestaande weg met zijn 2×2 rijstroken nog een aanzienlijke reservecapaciteit heeft. Het is derhalve economisch noch verkeerstechnisch verantwoord in de nabije toekomst een verbreding tot 2×3 rijstroken uit te voeren. Gelet op de toestand van het wegdek is het wel noodzakelijk over te gaan tot de verbetering en de modernisering van deze autosnelweg, zoals trouwens reeds uitgevoerd op het vak Membruggen-Millen. Ook het vak Bilzen-Membruggen is aanbesteed, terwijl het vak Diepenbeek-Bilzen voorzien is op het programma 1981, steeds in de conceptie van 2×2 rijstroken. Het is enkel op het korte vak, begrepen tussen de provinciegrens Limburg/Luik en de viaduct van Boirs, waar 2×3 rijstroken zullen gerealiseerd worden, dit om reden van de plaatselijke toestand (aanwezigheid van inrit in de rijrichting Antwerpen-Luik, relatief sterke helling in de rijrichting Luik-Antwerpen waarbij de derde rijstrook aangelegd wordt als kruipstrook voor het zwaar verkeer). Deze werken zijn eveneens aanbesteed. Er mag alleszins niet gesteld worden dat een uitvoering op 2×3 rijstroken aan de gang is in de provincies Limburg en Luik. Bij de modernisering van het vak, begrepen tussen de verkeerswisselaar te Ranst (aftakking autosnelweg E3) en de verkeerswisselaar te Lummen (aftakking autosnelweg A2) zal er nochtans wel een oplossing gezocht worden derwijze dat deze modernisering kan behouden blijven, zelfs indien er zich in de toekomst toch een verbreding tot 2×3 rijstroken zou opdringen. De eventuele latere noodzakelijkheid van 2×3 rijstroken is inderdaad nog het grootst op dit wegvak. Uit bovenstaande volgt dat er nog geen sprake is van onteigeningen of aanpassingswerken aan de bruggen in de provincie Antwerpen met het oog op een verbreding tot 2×3 rijstroken.

b) E3

Bij de afrit van de E3 in het Zuidpark te Gent stelt zich reeds jaren een probleem voor een veilige oversteekplaats voor voetgangers. Verschillende ongevallen met dodelijke afloop deden zich aldaar reeds voor. Sedert mei 1979 wordt door het departement het probleem bestudeerd. Alle voorstellen zo o.a. verkeerslichten, tunnel, overbrugging, verkeersdrempels enz. werden afgewezen. Mag men spoedig een oplossing verwachten?

De Minister antwoordt als volgt :

De Bijzondere Commissie voor verkeersveiligheid heeft inderdaad een ongunstig advies uitgebracht nopens het plaatsen van verkeerslichten met drukknopbediening ter hoogte van de De Bruyckerdreef te Gent. Een dergelijke installatie zou alleen een schijnveiligheid verschaffen aan de voetgangers rekening houdend met de plaatsgesteldheid van het kruispunt en de nabijheid van de afwaartse helling van de E3-viadukt aldaar. Wel is de Minister van mening dat de aanleg van een ongelijkvloerse kruising voor de voetgangers

Le Ministre répond qu'il n'est pas prévu de porter l'autoroute Roi Baudouin de 2 à 3 bandes de circulation. En effet, les volumes de circulation enregistrés indiquent que la route existante à 2×2 bandes de circulation garde encore une capacité de réserve considérable. Il est dès lors injustifié du point de vue économique et technique de procéder dans un proche avenir à un élargissement à 2×3 bandes de circulation. Par contre, eu égard à l'état du revêtement, il est nécessaire de procéder à l'amélioration et à la modernisation de l'autoroute en question, travaux déjà exécutés d'ailleurs sur le tronçon Membruggen-Millen. Les travaux à réaliser sur le tronçon Bilzen-Membruggen sont déjà adjugés, tandis que le tronçon Diepenbeek-Bilzen est prévu au programme 1981, toujours dans la conception de 2×2 bandes de circulation. Seul le petit tronçon compris entre la limite des provinces de Limbourg et de Liège et le viaduc de Boirs sera mis à 2×3 bandes de circulation, et ce à cause de la situation locale (présence d'accès dans la direction Anvers-Liège, pente relativement forte dans la direction Liège-Anvers, avec aménagement d'une troisième bande comme bande de circulation réservée aux véhicules lourds). Les travaux en question sont également adjugés. Quoi qu'il en soit, on ne peut parler d'une mise à 2×3 bandes de circulation dans les provinces de Limbourg et de Liège. Lors de la modernisation du tronçon compris entre l'échangeur de Ranst (embranchement autoroute E3) et l'échangeur de Lummen (embranchement autoroute A2), on recherchera toutefois une solution, de telle sorte que cette modernisation puisse être maintenue, même au cas où une mise à 2×3 bandes de circulation s'avérerait nécessaire à l'avenir. C'est en effet sur ce tronçon que la nécessité éventuelle de 2×3 bandes de circulation serait encore la plus grande. Il ressort de ce qui précède qu'il n'est pas encore question d'expropriations ni de travaux d'adaptation des ponts situés dans la province d'Anvers en vue de l'élargissement à 2×3 bandes de circulation.

b) E3

A la sortie de l'E3 dans le « Zuidpark » à Gand, se pose depuis des années le problème d'un passage permettant aux piétons de traverser en toute sécurité. Il y a déjà eu plusieurs accidents mortels à cet endroit. La question est à l'étude au département depuis mai 1979. Toutes les propositions ont été rejetées : feux de signalisation, tunnel, viaduc, dos d'âne artificiels, etc. Peut-on espérer qu'une solution interviendra prochainement ?

Le Ministre donne la réponse suivante :

La Commission spéciale en matière de sécurité de la circulation a en effet émis un avis défavorable quant au placement d'une signalisation lumineuse avec boutons-poussoirs à hauteur de la De Bruyckerdreef à Gand. Une telle installation ne donnerait qu'une sécurité illusoire aux piétons, compte tenu de la disposition des lieux en ce carrefour et de la proximité de la pente descendante du viaduc E3. Le Ministre estime toutefois que la réalisation d'un carrefour à niveaux différents pour les piétons s'indique à cet endroit.

hier aangewezen is. Hij heeft dan ook zijn diensten opdracht gegeven het advies van de stad Gent in te winnen nopens de keuze van een tunnel- of viadukt-oplossing voor de voetgangers.

c) *Personeel E3*

Hoever staat het met een eventuele overname van het personeel van de Intercommunale E3 door het Wegenfonds ?

Een wetsontwerp werd neergelegd bij de Senaat. De Minister is bereid om de bespreking zo gauw mogelijk aan te vatten.

d) *E5*

Is er reeds een definitieve beslissing genomen over de verlenging van de E5 tot aan de « Guillemins » in Luik ?

Tijdens zijn bezoek aan Luik op 10 maart, heeft de Minister van Openbare Werken beslist voor de verlenging, het tracé genaamd « Place des Wallons - Grosses Battes » te weerhouden, met ondertunneling van de heuvel van Cointe en de vierhoek van Kinkempois en met overbrugging van de Maas stroomopwaarts de spoorwegbrug van Val-Benoit. Met dit tracé zal de « Skipiste » dus verlengd worden op de spoorweg, om deze geleidelijk te verlaten langs de benedekant van de « avenue de l'Observatoire » en om aan te sluiten op de heuvel van Cointe rechts van de Pannayestraat. De studie van deze verlenging zal zo opgevat worden dat de gevolgen van het project voor de omgeving minimaal blijven en dit in overeenstemming met de richtlijnen die de Minister aan zijn administratie gaf met betrekking tot de versoepeling der normen zowel op geometrisch vlak als inzake de structuur zelf der kunstwerken. De onteigeningen die noodzakelijk zijn voor deze verlenging, namelijk in de Eburonstraat en de Observatoriumstraat, zullen afgehandeld worden in de loop van dit jaar om de eerste aanbestedingen mogelijk te maken in 1982.

e) *E10*

De toegang tot Brussel vanuit het zuiden, langs de E10, stelt ook problemen voornamelijk voor buitenlandse chauffeurs. Wat wordt er ter zake gedaan ?

De Administratie heeft opdracht gekregen een eenvormige en duidelijke signalisatie aan te brengen op al de complexen van de ring rond Brussel.

f) *A8*

Welke definitieve beslissing is er genomen betreffende de aanleg van de A8 ?

De Executieve van het Waalse Gewest heeft zich uitgesproken over het tracé van de A8. In het fysisch programma van 1981 werden 800 miljoen voorzien, met name voor de verkeerswisselaar van Mourcourt, brug 14 te Hacquegnies en de aanleg van het vak Quartes-Mourcourt.

Il a dès lors invité ses services à recueillir l'avis de la ville de Gand quant au choix de la solution à adopter : tunnel ou viaduc.

c) *Personnel E3*

Où en est la question de la reprise éventuelle du personnel de l'Intercommunale E3 par le Fonds des Routes ?

Un projet de loi a été déposé au Sénat. Le Ministre est tout disposé à en commencer la discussion au plus tôt.

d) *E5*

Une décision définitive a-t-elle déjà été prise concernant le prolongement de l'E5 aux Guillemins à Liège ?

Lors de sa visite du 10 mars à Liège, M. le Ministre des Travaux publics a décidé de retenir pour le prolongement précité, le tracé dit « Place des Wallons » - Grosses Battes » avec tunnels sous la colline de Cointe et le quadrilatère de Kinkempois et franchissement de la Meuse par pont en amont du pont-rail du Val-Benoit. Par ce tracé, la « piste de ski » va donc être prolongée sur les voies de chemin de fer tout en les quittant progressivement le long du pied de l'avenue de l'Observatoire et en venant se raccorder à la colline de Cointe au droit de la Rue Pannaye. L'étude de ce prolongement sera conduite de manière à minimiser l'impact du projet sur l'environnement et ce, conformément aux directives données par le Ministère à son administration quant à l'assouplissement des normes tant au point de vue géométrique que de la structure même des ouvrages. Les expropriations nécessaires à ce prolongement, notamment dans les rues des Eburons et de l'Observatoire, vont se dérouler durant cette année pour permettre les premières adjudications en 1982.

e) *E10*

L'accès sud de Bruxelles par l'E10 pose également des problèmes, surtout aux automobilistes étrangers. Que fait-on à cet égard ?

L'Administration a été chargée d'installer une signalisation uniforme et claire sur tous les complexes du ring de Bruxelles.

f) *A8*

Quelle est la décision définitive concernant la construction de l'A8 ?

L'Exécutif régional wallon s'est prononcé quant au tracé de l'A8. Dans le programme physique pour 1981, 800 millions ont été prévus, notamment pour l'échangeur de Mourcourt, le pont 14 à Hacquegnies et la construction du tronçon Quartes-Mourcourt.

g) A27

Maakt de autoweg Verviers-Saint-Vith (A27) deel uit van de concessie aan de Intercommunale E5 ?

De autoweg Verviers-Saint-Vith werd in uitbreiding in concessie gegeven op 28 oktober 1971.

h) *Waalse autoweg*

Hoever staat het met de aansluiting op de toerit van Havré (oostrijg van Bergen) ?

Het wegvak dat de toegang van Havré (Waalse autoweg) verbindt met de provinciale weg Bergen-Le Rœulx, maakt deel uit van de oostelijke omlegging rond Bergen, en werd aanbesteed in 1980. Sedertdien wacht het bestuur de bouwtoelating in die gevraagd werd aan de Executieve van het Waalse Gewest.

3. Rijkswegen

a) *Verplaatsing van nutsvoorzieningen*

Sedert jaren geeft de verplaatsing van leidingen bij de uitvoering van openbare werken, en met name de toekenning van de daarmee verband houdende toelagen, aanleiding tot problemen en geschillen tussen het Bestuur en de concessiehouders. Mag er een oplossing worden verwacht ?

Overeenkomsten werden gesloten met de bevoegde Federaties van gas- en elektriciteitsverdelers en van de teledistributie, met het oog op een praktische regeling om in de toekomst alle betwistingen, rechtszaken of ambtshalve maatregelen te vermijden. In uitvoering van deze overeenkomsten werden « Contactcommissies » opgericht, samengesteld uit vertegenwoordigers van het Departement en van de betrokken federaties. De Commissie heeft als opdracht principiële vragen te onderzoeken, oplossingen te zoeken voor typegevallen welke niet voorzien zijn in de overeenkomst, de bestaande betwistingen te onderzoeken en een voorafgaand overleg te organiseren vóór de uitvoering van uitzonderlijke werken.

b) *Rijksweg nr. 12*

Het verantwoordingsprogramma vermeldt 160 miljoen frank voor rijksweg nr. 12 (voor de omleiding te Mol - eerste fase). Nochtans werden deze werken reeds in 1980 geprogrammeerd en aanbesteed op 19 december 1980. Deze vermelding bevat ongetwijfeld een materiële fout : voor 1981 is wellicht de tweede fase bedoeld, namelijk het vak waarvoor de bruggen reeds geruime tijd wachten op aansluiting op de wegen.

De Minister antwoordt dat er geen materiële fout geslopen is in het verantwoordingsprogramma Wegenfonds - artikel 533.01 wat betreft de omleiding te Mol : er wordt wel degelijk bedoeld de eerste fase. In tegenstelling tot hetgeen het lid meent, was kwestieuze eerste fase niet opgenomen in het goedgekeurd programma 1980. De aanbesteding heeft weliswaar plaats gehad op 18 december 1980, doch met de

g) A27

L'autoroute Verviers-Saint-Vith (A27) fait-elle partie de la concession de l'Intercommunale E5 ?

L'autoroute Verviers-Saint-Vith a été donnée en extension de concession à la date du 28 octobre 1971.

h) *Autoroute de Wallonie*

Où en est le raccordement à l'accès d'Havré (ring est de Mons) ?

Le tronçon reliant l'accès d'Havré (autoroute de Wallonie) à la route provinciale Mons-Le Rœulx s'inscrit dans le contournement est de Mons et a été adjugé en 1980. Depuis lors, mon administration attend le permis de bâtir demandé à l'Exécutif régional wallon.

3. Routes nationales

a) *Déplacement d'infrastructures*

Depuis des années, le déplacement de canalisations lors de l'exécution de travaux publics, et notamment l'octroi des subsides y afférents, ont donné lieu à des problèmes et des litiges entre l'Administration et les concessionnaires. Une solution peut-elle être attendue ?

Des conventions ont été conclues avec les fédérations compétentes des distributeurs de gaz, d'électricité et de la télédistribution, en vue d'un règlement pratique évitant à l'avenir toute contestation, recours en justice ou mesures d'office. En exécution de ces conventions, des « Commissions de contact » ont été constituées, composées de représentants du Département et des fédérations concernées. La Commission a pour mission d'examiner les questions de principe, de rechercher des solutions pour les cas types non prévus par la convention, d'examiner les cas litigieux en cours et d'organiser, avant l'exécution des travaux exceptionnels, une concertation préalable.

b) *Route nationale n° 12*

Le programme justificatif prévoit 160 millions de francs pour la route nationale n° 12 (contournement de Mol - première phase). Or, ces travaux avaient déjà été programmés pour l'an dernier et adjugés le 19 décembre 1980. Il y a là sans aucun doute une erreur matérielle : pour 1981, il s'agit donc probablement de la seconde phase, qui concerne le tronçon où l'on attend depuis longtemps le raccordement des ponts aux routes.

Le Ministre répond qu'aucune erreur matérielle n'a été commise quant au programme justificatif de l'article 533.01 du Fonds des Routes en ce qui concerne le contournement de Mol : il s'agit bien en fait de la première phase. Contrairement à ce que croit le commissaire, la première phase en question ne figurait pas au programme 1980 tel qu'il a été approuvé. Sans doute l'adjudication a-t-elle eu lieu le

bedoeling de vastlegging te nemen op de kredieten 1981. Om die reden komt het betrokken project dan ook voor in het programma 1981. Nopens de tweede fase van de omleiding stelt de Minister dat, bijaldien de ter beschikking zijnde kredieten het toelaten, de uitvoering dezer werken zal opgenomen worden op het programma 1982.

c) *Omleiding te Mol*

Wanneer wordt het tweede gedeelte van de omleiding te Mol van de rijksweg nr. 12 aanbesteed, deel waarvoor de bruggen reeds bijna twee jaar geleden werden voltooid? Wanneer worden de werken voor de eerste fase (namelijk tussen de steenweg naar Geel en de steenweg naar Balen) aangevat, werken waarvoor de aanbesteding reeds heeft plaatsgehad?

De Minister deelde mede dat voor het tweede gedeelte van de omleiding te Mol (vak begrepen tussen de Hofstraat en de Simonsebrug) de onteigeningen hun voltooiing naderen. Volgens de voorzieningen van het Comité tot Aankoop zullen zij beëindigd zijn tegen augustus 1981. In zover de beschikbare financiële middelen het toelaten, zal de uitvoering der werken opgenomen worden op het programma 1982. Voor de eerste sectie van de omleiding (vak begrepen tussen de steenweg naar Geel en de Hofstraat) heeft de aanbesteding inderdaad plaatsgehad, namelijk op 18 december 1980. Het betreft hier evenwel een gecombineerde aanneming met een gedeelte werken ten laste van de gemeente Mol. De goedkeuring van de betrokken bundel is gebonden aan de vaste belofte van toelage voor het gemeentelijk aandeel. Tot op heden is deze belofte nog niet verleend, zodat nog geen datum voor de aanvang der werken kan verstrekt worden. Evenwel drong de Minister bij zijn Collega van de Vlaamse Gemeenschap aan voor een bespoediging van het dossier.

d) *Rijksweg nr. 14 Kortrijk-Gent*

Op de rijksweg nr. 14 Gent-Kortrijk, waren een aantal kruispunten tot voor kort zó ingedeeld, dat het links afslaand verkeer uiterst rechts van de baan werd opgesteld. Thans werden deze kruispunten aangepast en moet het afslaand verkeer zich in het midden van deze weg plaatsen. Is het niet mogelijk terug te keren tot de vroegere situatie die veel minder gevaarlijk was?

D. huidige Verkeerscode, vastgelegd bij koninklijk besluit d.d. 1 december 1975, voorziet de voorwegwijzer en de grondmarkeringen niet meer, die verplichten links af te slaan van de rechterkant van de weg. De overgangperiode voor de toepassing van dit nieuwe reglement liep definitief ten einde op 1 januari 1981. De diensten moeten dez reglementering naleven, die tot de bevoegdheid behoort van de Minister van Verkeerswezen.

e) *Rijksweg nr. 20 te Laakdal*

De doortocht te Veerle (Laakdal) vormt ongeveer de belangrijkste en meest hinderlijke doortocht op de rijksweg

18 décembre 1980, mais étant entendu que l'engagement de la dépense se ferait à charge des crédits 1981. C'est pourquoi ce projet est repris nominativement au programme 1981. Quant à la seconde phase du contournement, le Ministre déclare que, si les disponibilités budgétaires le permettent, la réalisation de ces travaux sera prévue au programme 1982.

c) *Contournement de Mol*

Quand aura lieu l'adjudication des travaux de la seconde partie du contournement de Mol par la route nationale n° 12, où la construction des ponts a été achevée il y a près de deux ans? Quand commenceront les travaux, déjà adjugés, de la première phase (entre la chaussée de Geel et la chaussée de Balen)?

Le Ministre déclare que les acquisitions relatives à la deuxième partie du contournement de Mol (section comprise entre la Hofstraat et le Simonsebrug) sont presque toutes réalisées. Selon les prévisions du Comité d'Acquisition d'Immeubles, elles seront achevées pour août 1981. Pour autant que les disponibilités financières le permettent, la réalisation des travaux pourra être prévue au programme 1982. L'adjudication relative à la première section (comprise entre la chaussée de Geel et la Hofstraat) a effectivement eu lieu le 18 décembre 1980. Il s'agit d'un marché conjoint, c'est-à-dire prévoyant qu'une partie des travaux sera à charge de la commune de Mol. L'approbation du contrat est liée à l'obtention de la promesse ferme d'un subside pour la part à charge de la commune. A ce jour, celle-ci n'a toujours pas reçu cette promesse, et il est dès lors impossible de prévoir la date de début des travaux. Le Ministre a toutefois insisté auprès de son collègue de la Communauté flamande pour que l'examen du dossier soit accéléré.

d) *Route de l'Etat n° 14 Courtrai-Gand*

Sur la route de l'Etat n° 14 Gand-Courtrai, un certain nombre de carrefours étaient jusqu'il y a peu aménagés de manière telle que la circulation tournant à gauche devait se ranger sur l'extrême droite de la chaussée. Aujourd'hui que ces carrefours ont été aménagés, la circulation changeant de direction doit se placer au centre de la chaussée. N'est-il pas possible d'en revenir à la situation antérieure, beaucoup moins dangereuse?

Le Code de la route actuel, porté par l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, ne prévoit plus le signal de préavis et les marques au sol, prescrivant de tourner à gauche à partir de la droite. La période transitoire pour l'approbation du nouveau règlement a pris définitivement fin en date du 1^{er} janvier 1981. Les services sont tenus de respecter cette réglementation, qui est de la compétence du Ministre des Communications.

e) *Route de l'Etat n° 20 à Laakdal*

La traversée de Veerle (Laakdal) est pratiquement le tronçon le plus important et le plus malaisé de la route de

nr. 20 Tilburg-Turnhout-Geel-Diest. Sinds meer dan 15 jaar is ter plaatse een omleiding gepland. Wanneer zullen deze werken aan deze belangrijke Noord-Zuidverbinding kunnen aangevat worden ?

Daar de verkeersintensiteit op het betrokken wegvak eerder laag is, werd de realisatie van deze omleiding tot nu toe niet prioritair gesteld. Dit projekt maakt ook het voorwerp uit van de studie over de verdere uitbouw van het Belgisch weggennet waartoe de Minister opdracht heeft gegeven.

f) *Turnhout-Kasterlee*

De aanleg van de expresweg vak Turnhout-Kasterlee is opnieuw opgenomen in het programma 1981. Wanneer zullen deze werken in aanbesteding worden gegeven ?

De Minister deelde mede dat op het vak Turnhout-Kasterlee van de rijksweg nr. 20 de onteigeningen hun voltooiing naderen : op het grondgebied Turnhout blijven er nog 10 van de 96 innemingen te verwerven, op het grondgebied Kasterlee 4 innemingen van de 144. Het Comité tot Aankoop stelt dat de onteigening van de nog resterende percelen alleszins vóór het bouwverlof 1981 zal geregeld zijn. De aanbesteding der werken kan voorzien worden voor de maand oktober 1981.

g) *Rijksweg 23 te Hoei*

Maakt RW23, die van het grootste belang schijnt te zijn voor de ontruiming van het centrum van Hoei, deel uit van het evacuatieplan bij ongevallen in de kerncentrales ? Zou dit plan niet moeten worden aangevuld met de viaduktverbinding van Statte-Vinalmont ?

De werken aan de weg die de verbinding vormt tussen Hoei en de toegang van Lavoir tot de Waalse autoweg, bestaan in een modernisering van de bestaande weg die zal gerealiseerd worden in functie van de budgettaire mogelijkheden. Tijdens een vergadering met plaatselijke vertegenwoordigers, werd inderdaad de nadruk gelegd op de verbinding Vinalmont-Statte (viaduct).

De Minister vraagt zijn administratie de projekten die ter studie zijn in orde van dringendheid te onderzoeken en de prioriteit te geven aan de gevraagde verbinding.

h) *Rijksweg nr. 24 te Hoogstraten*

Sinds verschillende jaren worden de herstellingswerken aan de rijksweg nr. 24 te Hoogstraten-Minderhout in het vooruitzicht gesteld. De erbarmelijke toestand waarin dit wegvak verkeert, is hoogst gevaarlijk voor de weggebruikers, reden waarom bedoelde werken van zeer dringende aard zijn. Wanneer zullen die herstellingen eindelijk kunnen worden uitgevoerd ?

De Minister antwoordde dat de aanbesteding van de werken tot verbetering van de doortocht Minderhout in de rijksweg nr. 24 voorzien is voor de maand juni 1981. Zodoende zal de uitvoering kunnen aanvangen na het bouwverlof 1981.

l'Etat n° 20 Tilburg-Turnhout-Geel-Diest. Un contournement y est prévu depuis plus de 15 ans. Quand les travaux à cette importante liaison Nord-Sud seront-ils entamés ?

Vu que l'intensité de la circulation sur ce tronçon n'est pas très élevée, la réalisation de ce contournement n'était pas prioritaire jusqu'à ce jour. Ce projet fait partie de l'étude concernant l'extension du réseau routier belge commandée par le Ministre.

f) *Turnhout-Kasterlee*

La construction du tronçon de voie express Turnhout-Kasterlee figure à nouveau au programme 1980. Quand ces travaux seront-ils mis en adjudication ?

Le Ministre communique que les expropriations sur le tronçon Turnhout-Kasterlee de la route n° 20 sont presque achevées : sur le territoire de Turnhout, 10 parcelles sur 96 restent à acquérir; sur le territoire de Kasterlee, 4 parcelles sur 144 restent à acquérir. Le Comité d'Acquisition estime qu'en tout cas, toutes les parcelles seront acquises avant les congés payés de 1981 dans la construction. L'adjudication des travaux pourra donc en principe être prévue pour octobre 1981.

g) *RN23 à Huy*

Est-ce que la RN23 — qui semble être de première importance pour l'évacuation du centre de Huy — fait partie du plan d'évacuation en cas d'accident aux centrales nucléaires ? Ne faudrait-il pas compléter ce plan de la liaison viaduc de Statte-Vinalmont ?

Les travaux prévus à la route reliant Huy à l'accès de Lavoir de l'autoroute de Wallonie consistent en une modernisation de la route existante à réaliser en fonction des possibilités budgétaires. Lors d'une réunion avec les représentants locaux, l'accent a été mis effectivement sur la liaison Vinalmont-Statte (viaduc).

Le Ministre demande à son administration d'examiner dans l'ordre d'urgence les projets à l'étude et d'accorder la priorité à la liaison réclamée.

h) *Route de l'Etat n° 24 à Hoogstraten*

Les travaux de réparation de la route de l'Etat n° 24 à Hoogstraten-Minderhout sont annoncés depuis plusieurs années. L'état lamentable dans lequel se trouve ce tronçon le rend extrêmement dangereux pour les usagers, ce qui confère aux travaux en question un caractère d'extrême urgence. Quand cette réfection sera-t-elle enfin réalisée ?

Le Ministre répond que l'adjudication des travaux d'amélioration de la route n° 24 dans la traversée de Minderhout est prévue pour juin 1981, ce qui permettra d'entamer les travaux après les congés payés de 1981 dans la construction.

i) *Rijksweg nr. 223 Herentals-Kasterlee*

De wegbochten nabij de Snekens te Lichtaart (gemeente Kasterlee) zijn bij de bevolking gekend als dodenbochten. Ongeveer elke overgebleven boom draagt er de sporen van moordende ongevallen. Reeds jaren geleden werd in het vooruitzicht gesteld dat ter plaatse vangrails zouden worden geplaatst en dat het bouwvallige fietspad achter de bomen zal worden gebracht.

Wanneer zullen deze onmisbare veiligheidswerken worden uitgevoerd ?

De Minister deelt mede dat, rekening houdend met de ter zake geldende richtlijnen, de geciteerde plaatsen niet in aanmerking komen voor het aanbrengen van vangrails. De bevoegde diensten zullen nochtans onderzoeken of hier, rekening houdend met de specifieke lokale omstandigheden, geen uitzondering op de geldende richtlijnen zich opdringt.

Zoals vooropgesteld door de voorganger van de Minister in zijn antwoord op de parlementaire vraag nr. 124 van 27 juli 1978, vraag die dezelfde aangelegenheid behandelt, werden reflecterende roodwitte borden (zogenaamde visgraatborden) opgesteld in de buitenkant van de bocht aan astandspunt 3,610. Tevens hebben de diensten van het Departement in de bochten een speciaal antislipwegdek aangelegd. In voornoemd antwoord werden ook de ongevallen en de oorzaak dezer nader toegelicht.

Anderzijds zijn de opmetingen bezig met het oog op de aanleg van fietspaden achter de bomen. De hiertoe vereiste onteigeningen zijn voorzien voor dit jaar, derwijze dat de werken kunnen opgenomen worden op het programma 1982, zults bijaldien de beschikbare financiële middelen het toelaten.

j) *Rijksweg 352 te Nazareth*

Sedert vele jaren wordt reeds aangedrongen op de modernisering van de weg. Een aantal onteigeningen zouden nog dienen te gebeuren. Zullen dit jaar de nodige kredieten ter beschikking worden gesteld voor deze onteigeningen ?

Thans zijn 27 pct. van de onteigeningen uitgevoerd. Zeer onlangs werd een bijkomend krediet aangevraagd voor het verdere verwezenlijken van de onteigeningen dat kortelings zal toegekend worden van zohaast hiervoor kredieten beschikbaar zijn.

k) *Rijksweg 905 Loppem-Zeebrugge*

De rijksweg 905 telt twaalf verkeerslichten. Dit stelt nu reeds problemen, die enkel groter kunnen worden wanneer de A17 aangesloten wordt op de E5 te Loppem. Welke maatregelen zal de Minister treffen ?

Een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van het departement, de IVAW, het stadsbestuur van Brugge en

i) *Route nationale n° 223 Herentals-Kasterlee*

Les virages situés à proximité du lieu-dit « de Snekens » à Lichtaart (commune de Kasterlee) sont connus parmi la population locale comme les « virages de la mort ». Presque chaque arbre qui est encore debout porte les traces d'un accident mortel. Il y a déjà des années, on avait annoncé la construction de barrières de sécurité aux endroits en question et l'aménagement d'une piste cyclable derrière les arbres, en remplacement de la piste actuelle qui se trouve dans un état délabré.

Quand procédera-t-on à ces travaux de sécurité indispensables ?

Le Ministre communique que les lieux en question ne répondent pas aux critères prévus pour envisager la construction de barrières de sécurité. Les services compétents examineront cependant si, compte tenu de la configuration des lieux, il ne s'impose pas de faire une exception aux directives en vigueur.

Comme le prédécesseur du Ministre le signalait dans sa réponse à la question parlementaire n° 124 du 27 juillet 1978, question qui portait sur le même objet, des panneaux réfléchissants rouges et blancs (appelés panneaux en « arête de poisson ») furent posés du côté extérieur du virage au point km 3,610. De plus, les services du Département ont posé un revêtement spécial antidérapant dans les virages. Dans la réponse précédente furent également communiqués les accidents et leurs causes.

D'autre part, les mesurages voulus sont actuellement en cours dans la perspective de la construction de pistes cyclables derrière les arbres. Les acquisitions seront entamées en principe encore cette année de manière que les travaux puissent être entamés en 1982, pour autant bien sûr que les disponibilités financières le permettent.

j) *Route nationale 352 à Nazareth*

Depuis de nombreuses années, on réclame la modernisation de cette route nationale à Nazareth. Il faudrait encore procéder à un certain nombre d'expropriations. Les crédits nécessaires à ces expropriations seront-ils disponibles cette année ?

Actuellement, 27 p.c. des expropriations sont réalisées. Récemment, un crédit complémentaire a été sollicité en vue de poursuivre l'acquisition des parcelles. L'engagement voulu interviendra aussitôt que les crédits seront disponibles.

k) *Route nationale 905 (Loppem-Zeebrugge)*

La route nationale 905 compte douze feux de signalisation. Cela pose dès à présent des problèmes qui ne pourront certes que s'aggraver lorsque l'A17 aura été raccordée à l'E5 à Loppem. Quelles mesures le Ministre envisage-t-il de prendre ?

Un groupe de travail comprenant des représentants du département de l'IVAW, du collège de la ville de Bruges et

milieuverenigingen, onderzoekt althans alle mogelijke alternatieven, d.w.z. zowel een aanpassing van de bestaande toestand als de aanleg van een nieuwe verbinding Jabbeke-Zeebrugge. Het spreekt vanzelf dat in dit laatste geval de Vlaamse Executieve zich uit te spreken zou hebben over een nieuw tracé.

l) *Verbinding Ringlaan te Gent*

Voor de verbinding tussen Gent-Mariakerke en de Ringlaan werden diverse voorstellen gedaan : via de Meersweg, via de Vliegpleinkouter, via de Vinderhoutse Dam. Welke oplossing werd uiteindelijk weerhouden ?

De verbinding tussen Gent-Mariakerke en de Ringlaan zal zia de Vliegpleinkouter gebeuren.

m) *Tunnel te Boom*

Voor de herinrichting rijksweg 177 — tunnel onder de Rupel en het zeevaartkanaal — werden de werken na een wedstrijd-aanbesteding toegewezen aan een tijdelijke vereniging. Wie is de aannemer ? Welke is de datum van aanvang der werken ? Hoeveel werkdagen waren voorzien ? Welke was de oorspronkelijke (raming-inschrijving) kostprijs ? Welke zijn de oorzaken van de enorme vertraging ? Voor wanneer is het einde de werken voorzien ? Wat is de huidige kostprijs en welke zijn de redenen van deze enorme stijging ? Welke schade-eisen zijn hangende of al vastgesteld en voor welke bedragen ?

De Minister antwoordde als volgt :

a) De aannemer van de werken is de tijdelijke vereniging Rupeltunnel die gevormd is door volgende vijf aannemers : NV Dredging International, NV CFF, NV Pieux Franki, NV SBBM, Christiani en Nielsen as.

b) Het begin der werken werd aanvankelijk op 1 maart 1972 gesteld maar daarna verdraagd tot 1 mei 1972.

c) De oorspronkelijke voorziene uitvoeringstermijn bedroeg 45 kalendermaanden, hetgeen overeenstemt met ± 960 werkdagen.

d) De aanvankelijke raming was 1767 miljoen terwijl het bedrag van de goedgekeurde inschrijving 1624 miljoen bedroeg.

e) De redenen van de vertraging zijn inzonderheid aan twee feiten toe te schrijven : vooreerst de aanwezigheid van grote zwerfstenen in de ondergrond op ± 8 tot 10 m diepte, en vervolgens het ontstaan van een welvorming, die zich voorgedaan heeft in het noordelijk einde van het *in situ* gebouwde tunnelgedeelte.

f) Het einde der werken is voorzien in het voorjaar 1982.

g) De actuele kostprijs is te ramen op 4,400 miljard frank. Het is voor de diensten nog niet mogelijk een exact cijfer aan te geven om reden dat er nog een aantal onbe-

de comités d'environnement examine actuellement toutes les alternatives qui se présentent, c'est-à-dire aussi bien une adaptation de la situation existante que la construction d'une nouvelle liaison Jabbeke-Zeebrugge. Il va de soi que, dans cette dernière hypothèse, l'Exécutif flamand devrait se prononcer quant à un nouveau tracé.

l) *Liaison « Ringlaan » à Gand*

Pour la liaison entre Gand-Mariakerke et la « Ringlaan », diverses propositions ont été faites : liaison par le « Meersweg », le « Vliegpleinkouter » ou le Vinderhoutse Dam ». Quelle a été finalement la solution retenue ?

La liaison entre Gand-Mariakerke et la « Ringlaan » se fera par le « Vliegpleinkouter ».

m) *Tunnel de Boom*

Les travaux de réaménagement de la route nationale 177 — tunnel sous le Rupel et le canal maritime — ont été attribués par adjudication-concours à une association momentanée. Qui est l'entrepreneur ? A quelle date commenceront les travaux ? Combien de journées de travail avait-on prévu ? Quel était le coût initial (estimation-soumission) ? Quelles sont les raisons d'un si grand retard ? Quand croit-on que les travaux seront terminés ? Quel est le coût actuel et quelles sont les causes de l'énorme augmentation du coût initialement prévu ? Quelles demandes de dommages-intérêts sont pendantes ou déjà réglées, et pour quels montants ?

Le Ministre répond comme suit :

a) L'entrepreneur des travaux est l'association momentanée « Ruppeltunnel », formée par les cinq entrepreneurs suivants : NV Dredging International, NV CFE, NV Pieux Franki, NV SBBM, Christiani en Nielsen as.

b) Le début des travaux avait été initialement fixé au 1^{er} mars 1972, mais a été reporté par la suite au 1^{er} mai 1972;

c) Délai d'exécution prévu initialement : 45 mois civils, ce qui correspond à ± 960 jours ouvrables.

d) L'estimation initiale était de 1767 millions, tandis que le montant de la soumission approuvée était de 1624 millions.

e) Le retard s'explique essentiellement par deux faits : d'abord, la présence de gros blocs rocheux épars dans le sous-sol à ± 8 à 10 m de profondeur; ensuite, la formation d'un renard, à l'extrémité nord de la partie du tunnel construite *in situ*.

f) L'achèvement des travaux est prévu pour le début de 1982.

g) Le coût actuel est estimé à 4,400 milliards de francs. Les services compétents ne peuvent pas encore déterminer un chiffre exact, car il subsiste une série d'inconnues, et

kenden blijven, zoals o.m. de resterende herzieningen wegens schommeling van de lonen en materialen en de eventuele incidentie van de welvorming. Het hiervoor aangeduide bedrag inzake de kostprijs houdt inderdaad geen rekening met een schadevergoeding uit dien hoofde aan de aannemer. Het onderzoek naar de verantwoordelijkheid met betrekking tot de welvorming is nog aan de gang. De redenen van de stijging van de kostprijs zijn hoofdzakelijk : de gevolgen (meerwerken en schadevergoeding) verbonden aan de vermelde aanwezigheid van zwerfstenen, de contractuele prijs-herzieningen wegens de schommeling van lonen en materialen, en de noodzakelijk geachte bijkomende werken.

h) Aan de aannemer werd een schadevergoeding toegekend van 945 422 055 frank ingevolge de aanwezigheid van stenen in de ondergrond. Zoals hierboven reeds gezegd, is het onderzoek van de vraag om schadevergoeding i.v.m. de welvorming nog niet beëindigd.

n) Viaduct te Brussel — Kleine ring

De Minister heeft beslist het bestaande betonnen viaduct in de as van de Leopold-II laan, te vervangen door een tunnel. Het gaat hier kennelijk om een groots project waarvan niet meteen duidelijk is dat het bij de eerste prioriteiten moet gerangschikt worden. Konden in deze periode van budgettaire beperkingen de kredieten niet beter aangewend worden? In zoverre het bouwen van een tunnel de verkeerssituatie op de Leopold-II laan zou verbeteren, wordt slechts een oplossing gegeven aan een probleem dat zich enkel op de spitsuren stelt.

Volgens de Minister was, door de verwezenlijking van de verkeerstunnel met 2×2 rijstroken ter hoogte van het Simonisplein, de optie van de verbouwing van het viaduct in beton reeds door zijn voorganger genomen. Deze werken leiden tot de verbouwing van het viaduct waarvan de bovenbouw moest worden verbreed om de continuïteit van de weg te verzekeren bij het overschrijden van het kanaal ter hoogte van het Saintelette- en IJzerplein. Uit ervaringen opgedaan n.a.v. vorige overlegprocedures bij andere kunstwerken van de laan blijkt dat de betrokken overheden (gemeenten, stedenbouw, agglomeratie en wijkcomités) een uitgesproken standpunt hebben ingenomen tegen een viaduct ter overschrijding van het kanaal ter hoogte van het Saintelette- en IJzerplein. Het dagelijks verkeer op het viaduct bedraagt circa 50 000 voertuigen met een licht spitsuur 's morgens en 's avonds van 2 600 voertuigen voor de richting waarvoor twee rijstroken voorhanden zijn. De verkeersstellingen wijzen in het algemeen aan dat op een bepaald ogenblik van de dag, op de twee verkeersniveaus samen, de verdeling van het verkeer ongeveer gelijk is in beide richtingen (60 pct. — 40 pct.). De vervanging van het viaduct biedt namelijk het voordeel van een vermeerdering van de verbindingen tussen de Leopold-II laan en de dwarsaders door het aantal verwevingszones langs de as op te drijven. Zo is er een verwevingszone tussen de oostelijke inrit van de Saintelettetunnel en de westelijke inrit van de Rogiertunnel voorzien. Er is ook voorzien de Rogiertunnel tot aan de steenweg op Antwerpen te verlengen. Er kan

notamment le coût du solde des révisions en fonction de variations des salaires et des matériaux, et aussi l'incidence éventuelle du renard. En effet, le chiffre précité ne tient pas compte de l'indemnité éventuelle à payer à l'entrepreneur à cause de la présence de ce renard. La détermination des responsabilités quant à la formation dudit renard est toujours à l'examen. Les raisons de la majoration du coût sont principalement : les conséquences (travaux supplémentaires et indemnités) liées à la présence des gros blocs rocheux épars dont question au point 4; les révisions contractuelles concernant les salaires et les matériaux, et les travaux supplémentaires indispensables.

h) Une indemnité de 945 422 055 francs a été payée à l'entrepreneur par suite de la présence de blocs rocheux dans le sous-sol. Comme il a été dit plus haut, l'examen de la demande d'indemnisation concernant la formation d'un renard n'est pas encore terminé.

n) Viaduc de Bruxelles — Petit ring

Le Ministre a décidé de remplacer l'actuel viaduc en béton construit dans l'axe du boulevard Léopold II par un tunnel. Il s'agit là manifestement d'un projet fastueux dont on n'aperçoit pas immédiatement pour quelle raison il y a lieu de le classer parmi les priorités essentielles. Les crédits ne pourraient-ils pas recevoir une meilleure affectation en cette période de restrictions budgétaires? Si la construction d'un tunnel peut améliorer les conditions de circulation sur le boulevard Léopold II, il n'en reste pas moins que le seul avantage sera de résoudre un problème qui ne se pose qu'aux heures de pointe.

Le Ministre répond que l'option de la transformation du viaduc en béton avait déjà été prise par son prédécesseur du fait de la construction du tunnel routier à 2×2 bandes au droit de la place Simonis. Ces travaux conduisent à la transformation du viaduc dont la superstructure devait être élargie pour assurer la continuité de la voirie lors du franchissement du canal au droit des places Saintelette et de l'Yser. Il résulte des diverses expériences antérieures acquises lors de la procédure relative aux autres ouvrages du boulevard, une prise de position des diverses instances concernées (urbanisme, communes, agglomération et comités de quartier) nettement défavorable au viaduc pour le franchissement du canal au droit de la place Saintelette et de l'Yser. Le trafic journalier total sur le viaduc actuel s'élève à environ 50 000 véhicules dans les deux sens avec une légère pointe horaire le matin et le soir s'élevant à 2 600 véhicules pour le sens à deux bandes de circulation. D'une manière générale, le comptage de la circulation montre qu'à un moment donné de la journée, la répartition de la circulation est sensiblement égale dans les deux sens sur le total des deux niveaux (60 p.c. — 40 p.c.) de circulation. Le remplacement du viaduc présente notamment l'avantage de permettre un accroissement des liaisons entre l'axe Léopold II et les artères transversales par la multiplication des zones d'échange de circulation le long de l'axe. Ainsi, une zone d'échange de circulation est prévue entre la trémie Est du tunnel Saintelette et la trémie Ouest du tunnel Rogier. Il est également prévu de prolonger le tunnel Rogier.

worden opgemerkt dat de kunstwerken in de as van Leopold-II laan voor alle weggebruikers van het westen van de agglomeratie en van de stad zelf zullen dienen. De beslissing om het verbreed viadukt door een tunnel te vervangen moest in het raam van de huidige werken genomen worden om deze buurt nieuw leven in te blazen en zoveel mogelijk de hinder voor het verkeer te beperken. Het was aangewezen van de gelegenheid gebruik te maken om de wegenwerken en de metrowerken te coördineren om deze verkeersader aangenamer en leefbaarder te maken. Deze gelegenheid zal zich gedurende ettelijke jaren niet meer voordoen te meer daar het verbreed viadukt de verkeershinder nog zou vermeerderd hebben.

o) *Verbinding RW 177 - E10*

Na jaren discussie omtrent het tracé, is nu een afgebakende aslijn opgenomen in het gewestplan Antwerpen, voor de bedieningsweg die de verbinding moet verwezenlijken tussen de E10 en de rijksweg 177. Daar deze weg reeds werd uitgevoerd tot Reet, stelt zich nog enkel de aansluiting Reet-Boom. Voor wanneer zijn deze werken gepland? Wordt zulks ook een 2 × 2 rijweg? Is met de aansluiting op de RW 177 rekening gehouden met de aan de gang zijnde herinrichting van RW 177?

De Minister deelde mede dat er nog geen vooruitzichten zijn qua realisatie van het geciteerde wegvak. Wat betreft het dwarsprofiel, is het inderdaad geboden een profiel met 2 × 2 rijstroken te weerhouden, aangezien het aansluitende, reeds uitgevoerde vak Kontich-Reet volgens hetzelfde profiel gerealiseerd werd. De aandegang zijnde herinrichting van de rijksweg nr. 177 (bouw half-open tunnel) laat de nodige mogelijkheden open inzake de aansluiting op genoemde rijksweg.

p) *Omlegging Virton*

Wat zijn de vooruitzichten in verband met de oostelijke ringweg rond Virton?

De oostelijke omlegging van Virton die gevraagd werd door het stadsbestuur, zal de bediening mogelijk maken van de zuidelijke industrieweg van Luxemburg en zijn aansluiting op de autoweg E9. De omlegging is geprogrammeerd in 1981 en, binnen de perken van de budgettaire mogelijkheden, zal zij verder gezet worden naar de autoweg E9 toe, van zodra zij in dienst gesteld wordt.

q) *Ring Mechelen*

De eigenaars van onroerende goederen die gelegen zijn in het tracé van de ring rond Mechelen, zuidelijk gedeelte, o.m. op het grondgebied van Boortmeerbeek, verkeren in grote onzekerheid: enerzijds is dit tracé opgenomen in het bij koninklijk besluit vastgelegd gewestplan, anderzijds zou van de verwezenlijking van de werken afgezien worden. Werden reeds definitieve beslissingen genomen?

Het wegvak in kwestie van de ring rond Mechelen, is opgenomen in de lijst van projecten die het voorwerp uit-

jusqu'au-delà de la chaussée d'Anvers. Il faut remarquer que les ouvrages d'art de l'axe du boulevard Léopold II seront utilisés par tous les usagers circulant à l'ouest de l'agglomération et de la ville. La décision de remplacer le viaduc élargi par un tunnel s'impose dans le cadre des travaux actuels de l'axe du boulevard Léopold II pour permettre la création d'une animation dans ce quartier et réduire autant que possible la nuisance du trafic. Il fallait saisir l'occasion de coordonner les travaux routiers et les travaux du métro pour redonner à cette artère un aspect agréable et vivant. Celle-ci ne se représentera plus avant de longues années, d'autant plus que le viaduc élargi aurait encore eu pour effet d'augmenter la nuisance du trafic à cet endroit.

o) *Liaison RN 177 - E10*

Après des années de discussions à propos du tracé, une ligne axiale délimitée est à présent inscrite au plan de secteur d'Anvers pour la voie de desserte appelée à relier l'E10 et la RN 177. Cette voie étant déjà réalisée jusqu'à Reet, seule la liaison Reet-Boom fait encore problème. Pour quand projettera-t-on l'exécution de ces travaux? Sera-ce aussi une voie à 2 × 2 bandes de circulation? A-t-on tenu compte pour le raccordement à la RN 177 du réaménagement en cours de cette dernière?

Le Ministre communique qu'il n'existe à ce jour aucune perspective de réalisation du tronçon cité. En ce qui concerne le profil en travers, il est toutefois exact qu'un profil à 2 × 2 bandes de circulation est retenu et ce compte tenu du fait que la section existante Kontich-Reet a été réalisée sur la base de ce même profil. Le réaménagement en cours de la route n° 177 (construction d'un tunnel semi-ouvert) permet d'envisager la possibilité de se raccorder à la route rap-
pée ci-avant.

p) *Contournement de Virton*

Quelles sont les prévisions quant au contournement est de Virton?

Le contournement est de Virton, demandé par l'administration de la ville, permettra la desserte de la route industrielle sud du Luxembourg et son raccordement à l'autoroute E9. Le contournement est programmé en 1981 et dans les possibilités budgétaires, il sera poursuivi vers l'autoroute E9 dès sa mise en service.

q) *Ring de Malines*

Les propriétaires de biens immobiliers sis sur le tracé du ring de Malines, partie sud, entre autres sur le territoire de Boortmeerbeek, se trouvent dans une vive incertitude: d'une part, ce tracé figure sur le plan de secteur approuvé par arrêté royal et, d'autre part, on renoncerait à l'exécution des travaux. Des décisions définitives ont-elles déjà été prises?

Le tronçon en question du ring de Malines est repris dans la liste des projets qui font l'objet d'une étude coûts-béné-

maken van een interdisciplinaire kosten-batenstudie. Op basis van de resultaten van deze studie zal een definitieve beslissing genomen worden over de uitvoering van het project en desgevallend, de programmering van de werken. In zoverre zou afgezien worden van het project, zou de Executieve van de Vlaamse Gemeenschap te beslissen hebben over een wijziging van het gewestplan.

r) *Gent-Dampoort*

Reeds een aantal jaren wordt gezocht naar een oplossing voor het verkeersprobleem aan het knooppunt Dampoortplein op de kleine ring rond Gent. Ter voorbereiding werden reeds belangrijke investeringen gedaan, o.a. inname van een gedeelte van het Dok en bouwen van een nieuwe kaaimuur om de over-fly mogelijk te maken. Er zouden nu nieuwe voorstellen gedaan zijn. Welke zijn deze voorstellen?

Ingevolge een werkvergadering d.d. 9 april 1980 departement Openbare Werken/stad Gent werd een werkgroep samengesteld om een oplossing voor te stellen voor het verkeersprobleem in de omgeving van de Dampoort te Gent. Het verslag van deze werkgroep en de conclusies ter zake werden op 14 juli 1980 overgemaakt aan de schepenen van Openbare Werken der stad Gent, waarop de burgemeester op 18 juli 1980 liet weten dat een bespreking zou belegd worden om het officieel standpunt van het stadsbestuur vast te leggen. Deze bespreking heeft nog niet plaats gehad. De Minister heeft zijn diensten opdracht gegeven terug contact op te nemen van de stad Gent ten einde hun standpunt te kennen in verband met de conclusies van bovenvermelde werkgroep en eventuele nieuwe voorstellen te bespreken.

s) *Omlegging Mons-West*

Voor wanneer mag de voltooiing van de westelijke ring rond Bergen worden verwacht?

Het afwerken van de westelijke omlegging rond Bergen maakt volgens de Minister de bouw van volgende vakken noodzakelijk:

Jemappes-Cuesmes: werken aan de gang;

Cuesmes-Frameries: het bedrag werd vastgelegd en de werken zullen weldra beginnen;

Frameries-Nouvelles: de aanbesteding zal slechts kunnen plaatshebben nadat alle percelen onteigend zijn.

De indienststelling mag verwacht worden in 1983.

t) *Toegangswegen tot Sart-Tilman*

Hoever staat het met de aanleg van de toegangswegen tot Sart-Tilman?

De Universiteit van Luik heeft, op haar kosten, een verbinding met 4 zijvakken verwezenlijkt tussen de RW33 in de Ourthevallei en haar gebouwen, zo licht de Minister toe.

Sur base des résultats de cette étude, une décision définitive sera prise au sujet de l'exécution du projet et, le cas échéant, de la programmation des travaux. Pour autant qu'il serait renoncé au projet, il appartiendrait à l'Exécutif de la Communauté flamande de décider d'une modification du plan de secteur.

r) *Gand-Dampoort*

On recherche depuis plusieurs années une solution au problème de circulation que pose la Dampoortplein sur la petite ceinture à Gand. D'importants travaux préparatoires ont déjà été réalisés, notamment l'expropriation d'une partie du Dok et la construction d'un nouveau mur de quai devant permettre l'« over-fly ». De nouvelles propositions auraient été présentées. Que contiennent-elles?

A la suite d'une réunion qui s'est tenue le 9 avril 1980 entre le département des Travaux publics et la ville de Gand, il a été constitué un groupe de travail chargé d'étudier et de proposer une solution au problème de la circulation dans les environs du Dampoort à Gand. Le rapport et les conclusions de ce groupe de travail ont été transmis le 14 juillet 1980 à l'échevin des Travaux publics de la ville de Gand, en suite de quoi le bourgmestre informa chacun le 18 juillet 1980 qu'il organiserait une discussion afin d'arrêter le point de vue officiel de l'administration communale. A ce jour, cette discussion n'a pas encore eu lieu. Le Ministre a chargé ses services de reprendre contact avec la ville de Gand afin de connaître son point de vue par rapport aux conclusions formulées par le groupe de travail dont question ci-avant et éventuellement en vue de discuter de nouvelles propositions.

s) *Contournement ouest de Mons*

Pour quand l'achèvement du contournement ouest de Mons peut-il être attendu?

Le Ministre répond que l'achèvement du contournement ouest de Mons nécessite la construction des tronçons suivants:

Jemappes-Cuesmes: travaux en cours;

Cuesmes-Frameries: le montant est engagé et les travaux débiteront incessamment;

Frameries-Nouvelles: l'adjudication ne pourra avoir lieu qu'après expropriations totales.

La mise en service peut être attendue en 1983.

t) *Accès au Sart-Tilman*

Où en est l'aménagement des accès au Sart-Tilman?

Le Ministre communique que l'Université de Liège a réalisé, à sa charge, une liaison à 4 bandes entre la RN33 de la vallée de l'Ourthe et ses installations.

Wat het verderzetten van deze verbinding naar de auto-weg E9 betreft, heeft het Bestuur der Wegen niets voorzien omdat de bestaande weg in de vallei voldoening schenkt.

4. Fietspaden

a) Realisatie door het Wegenfonds ?

Door meerdere leden wordt meegedeeld dat de mogelijkheid waarover het Wegenfonds beschikt om op het gemeentelijk en provinciaal domein fietspaden aan te leggen, door bepaalde diensten — o.m. de Inspectie van Financiën — zeer restriktief geïnterpreteerd wordt. Bestaan er richtlijnen die omschrijven in welke gevallen het Wegenfonds buiten het domein der rijkswegen kan optreden bij de aanleg van fietspaden ?

De Minister licht er de Commissie over in dat een circulaire d.d. 14 mei 1980 aanvullende richtlijnen bevat omtrent de wet van 7 november 1979 tot wijziging van de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds. Het enig artikel van de wet van 7 november 1979 voegt aan artikel 2 van de wet van 9 augustus 1955 een § 4 toe die luidt als volgt :

§ 4. « Het Fonds is gemachtigd om op verzoek of met goedvinden van de provincie of de gemeente op het domein van provincie- of gemeentewegen werken tot aanleg van fietspaden voor rekening van het Rijk te financieren en in samenwerking met de rijksdiensten uit te voeren. »

Verwijzend naar de memorie van toelichting van voornoemde wet kan het Wegenfonds de financiering en de bouw van fietspaden op het domein van provincie- en gemeente enkel verantwoordt indien dergelijke aanleg kadert in de algemene politiek van wegeaanleg en het uit financiële, technische en veiligheidsoverwegingen wenselijk is het fietspad, dat normaliter langs de rijksweg zou aangelegd worden, vrijliggend aan te leggen, eventueel op een ander domein dan dat van het Rijk. Het initiatief kan uitgaan ofwel van de gemeente of de provincie, die indien de motivering tot aanleg en financiering door het Wegenfonds van een fietspad op haar domein overeenstemt met de hierboven vermelde criteria, een aanvraag kan indienen bij de provinciale directie der Wegen. Het initiatief kan tevens uitgaan van het Bestuur der Wegen dat de goedkeuring van haar projekt tot aanleg van een fietspad op provinciaal of gemeentelijk domein dient aan te vragen aan de betrokken provincies of gemeenten.

b) Op domein NMBS

Naar het schijnt hebben de kredieten die tans toegekend worden voor de aanleg van fietspaden, enkel betrekking op de fietspaden aan de rijkswegen. Kunnen geen fietspaden worden aangelegd op andere terreinen, zoals op buiten gebruik gestelde spoorwegbeddingen ?

Op basis van de wet heeft het Wegenfonds de mogelijkheid fietspaden aan te leggen op provinciaal en gemeentelijk domein onder welbepaalde voorwaarden. Op het gedesaffek-

Quant à la continuation de cette liaison vers l'autoroute E9, l'Administration des Routes ne prévoit rien en raison de ce que la route existant dans la vallée est suffisante.

4. Pistes cyclables

a) Réalisation par le Fonds des Routes ?

Plusieurs membres attirent l'attention sur le fait que certains services — notamment l'Inspection des Finances — interprètent d'une manière fort restrictive la possibilité qu'a le Fonds des Routes d'aménager des pistes cyclables sur le domaine communal et provincial. Existe-t-il des directives précisant les cas dans lesquels le Fonds des Routes peut intervenir dans la construction de pistes cyclables en dehors du domaine de la voirie de l'Etat ?

Le Ministre informe la Commission qu'une circulaire du 14 mai 1980 contient des instructions complémentaires relatives à la loi du 7 novembre 1979 modifiant la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des Routes. L'article unique de la loi du 7 novembre 1979 complète l'article 2 de la loi du 9 août 1955 par un § 4 libellé comme suit :

§ 4. « Le Fonds est autorisé, à la demande ou avec l'accord de la province ou de la commune, à financer pour le compte de l'Etat et à exécuter en collaboration avec les services de celui-ci, des travaux de construction de pistes cyclables situées sur le domaine de la voirie provinciale et communale. »

En vertu de l'exposé des motifs de la loi précitée, le Fonds des Routes ne peut financer et exécuter des travaux de construction de pistes cyclables situées sur le domaine provincial ou communal que si cette réalisation cadre avec la politique générale de construction routière et pour autant que l'installation d'une piste cyclable ailleurs que le long de la route nationale (éventuellement donc sur un domaine différent de celui de l'Etat) est rendue souhaitable pour des raisons de sécurité, des considérations financières ou techniques. L'initiative peut être prise par la commune ou par la province en introduisant une demande d'intervention auprès de la direction provinciale des Routes à condition que la motivation de construction et de financement par le Fonds des Routes d'une piste cyclable située sur leur domaine corresponde aux critères mentionnés ci-dessus. L'initiative peut également émaner de l'Administration des Routes, qui doit alors obtenir pour son projet l'accord de la province ou de la commune concernées.

b) Sur le domaine de la SNCB

A cette date, il semble que les crédits accordés à la construction de pistes cyclables ne concernent que celles bordant les routes de l'Etat. Ne pourrait-on les établir sur d'autres domaines, par exemple sur les assiettes de chemin de fer désaffectées ?

De par la loi, le Fonds des Routes a la possibilité d'aménager des pistes cyclables sur domaines communal et provincial, dans des conditions bien précises. Sur le domaine

teerd domein van de NMBS kan de aanleg van een fietspad overwogen worden, wanneer deze oplossing interessanter blijkt dan de aanleg langs een Rijksweg. Er valt op te merken dat de aanleg van fietspaden met een louter toeristisch karakter, tot de bevoegdheid behoort der gemeenschappen.

Verder verwijst uw verslaggever naar de ministeriële omzendbrief van 20 februari 1981 aan de provincie- en gemeentebesturen betreffende de aanleg van fietspaden (*Belgisch Staatsblad* van 20 maart 1981).

c) *Structuur der fietspaden*

2. Op een parlementaire vraag (V.A. Kamer, 30 december 1980) heeft de Minister geantwoord dat het « departement van oordeel is dat het buiten de bebouwde kommen, voor de veiligheid van de tweewielers aangewezen is om zo ver mogelijk verwijderd te blijven van het snelle autoverkeer en dat het verkeersveiliger is binnen de bebouwde kommen, waar veelvuldig geparkeerd wordt, het gemarkeerde fietspad aansluitend bij de rijbaan aan te leggen ». Opgemerkt wordt dat deze regel in het buitenland niet wordt toegepast. Zo worden in Nederland de fietsers niet tussen het gemotoriseerd verkeer en de geparkeerde wagens gestuurd. In de dorpen zijn de fietsers veelal schoolkinderen voor wie het aangewezen is dat zij zover mogelijk van het moordend gemotoriseerd verkeer rijden. Derhalve ware het logisch de fietspaden achter de parkeerstroken aan te brengen. Daardoor ontstaat trouwens een onontbeerlijke continuïteit in de fietspadenstructuur buiten en in de bebouwde kommen. De stelling dat « indien het fietspad rechts van de parkeerstrook moest aangebracht worden, de tweewielers introkken zijn aan het zicht van de rijdende autobestuurders door de geparkeerde voertuigen en dat dit leidt tot gevaarlijke konflikt-situaties op de kruispunten » houdt, volgens een lid, geen steek; ook al omdat het niet aangewezen is vlakbij de kruispunten parkeerstroken te behouden. Dit laatste i.v.m. het voorsorteren, de zichtbaarheid, enz.

De Minister merkte op dat het antwoord op de parlementaire vraag nr. 47 d.d. 4 december 1980 uitsluitend de gemarkeerde fietspaden betreft. Volgens de intensiteit en de snelheid van het gemotoriseerd en de intensiteit fietsersverkeer worden ofwel vrijliggende fietspaden, gemarkeerde fietspaden of in 't geheel geen fietspaden aangelegd. Vrijliggende fietspaden met eenrichtingsfietsersverkeer met een breedte van 1,75 m en van de rijbaan gescheiden door een tussenberm vormen de meest verkeersveilige oplossing. Dit is echter economisch slechts haalbaar waar de intensiteit van het gemotoriseerde en fietsersverkeer dit rechtvaardigen en des te meer waar het snelheidsverschil tussen deze twee categorieën voertuigen het grootst is, wat uiteraard buiten de bebouwde kommen het geval is. Binnen de bebouwde kommen laat de breedte tussen de bebouwing trouwens in vele

désaffecté de la SNCB, la construction d'une piste cyclable peut être envisagée, lorsque cette solution s'avère plus intéressante que la construction le long d'une route de l'Etat. Il est à noter que la construction de pistes cyclables à caractère purement touristique relève de la compétence des communautés.

En outre, votre rapporteur renvoie à la circulaire ministérielle du 20 février 1981 aux administrations provinciales et communales concernant la construction des pistes cyclables (*Moniteur belge* du 20 mars 1981).

c) *Structure des pistes cyclables*

2. En réponse à une question parlementaire (Q.R., Chambre, 30 décembre 1980), le Ministre a signalé que son département estimait que, « en dehors des zones bâties, il était indiqué, pour la sécurité des cyclistes, que ceux-ci soient tenus autant que possible à l'écart de la circulation automobile beaucoup plus rapide » et que, « dans les zones bâties où le stationnement est fréquent, les bandes cyclables marquées au sol étaient, dans l'intérêt de la sécurité routière, aménagées à côté de la chaussée proprement dite ». Un membre fait remarquer que cette règle n'est pas appliquée à l'étranger. Ainsi, aux Pays-Bas, les cyclistes ne sont pas contraints de s'infiltrer entre la circulation motorisée et les véhicules en stationnement. Dans les villages, les cyclistes sont généralement des écoliers, qu'il convient de tenir autant que possible à l'écart d'une circulation automobile meurtrière. Il serait donc logique d'aménager les pistes cyclables en bordure des bandes de stationnement, ce qui permettrait d'ailleurs de réaliser la continuité indispensable de la structure des pistes cyclables dans les zones bâties et en dehors de celles-ci. L'intervenant estime que l'argument selon lequel « au cas où la piste cyclable serait aménagée à droite de la bande de stationnement, les véhicules en stationnement ne manqueraient pas de soustraire les cyclistes à la vue des automobilistes, ce qui pourrait entraîner de dangereuses situations de conflit aux carrefours » n'est pas pertinent, notamment parce qu'il ne s'indique pas de maintenir des bandes de stationnement aux abords immédiats des carrefours, et ce pour des raisons de visibilité, de présélection directionnelle, etc.

Le Ministre fait observer que la réponse à la question parlementaire n° 47 du 4 décembre 1980 concernait uniquement les pistes cyclables délimitées par des marquages au sol. En fonction de l'intensité et de la vitesse du trafic motorisé et de l'intensité du trafic cycliste, on aménage soit des pistes cyclables en site propre, soit des pistes cyclables délimitées par des marquages au sol, ou bien encore on n'en aménage pas du tout. Des pistes cyclables en site propre et à sens unique d'une largeur de 1,75 m et séparées de la chaussée par une berge sont la solution qui assure la plus grande sécurité aux usagers. Au point de vue économique, cette solution n'est réalisable que là où l'intensité du trafic motorisé et cycliste la justifie, et ce d'autant plus aux endroits où la différence de vitesse entre ces deux catégories de véhicules est la plus grande, ce qui est évidemment le cas dans les

gevallen niet toe vrijliggende fietspaden aan te leggen zodat wel moet overgaan worden tot meer economische oplossingen. In Nederland waar de intensiteit van het fietsverkeer merkkelijk hoger ligt dan bij ons, kunnen deze vrijliggende fietspaden beter gerechtvaardigd worden. Deze meer economische oplossingen bestaan in gemarkeerde fietspaden die aangelegd worden voor lagere fietsintensiteiten die dan ook met een kleinere breedte (1 m) kunnen aangelegd worden en met weglating van de tussenberm. Zoals weergegeven in het antwoord op bovenvermelde parlementaire vraag worden deze gemarkeerde fietspaden buiten de bebouwde kommen aan de uiterst rechtse rand aangebracht en om de aangehaalde redenen binnen de bebouwde kommen aansluitend bij de rijbaan. Ingevolge artikel 24, 7°, van het koninklijk besluit d.d. 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de polititie van het wegverkeer, is het toegelaten stil te staan en te parkeren tot op 5 m van de naastbijgelegen rand van de dwarsrijbaan zodat het probleem van de onderlinge zichtbaarheid der tweewielers en der motorvoertuigen zich wel degelijk stelt zo de fietsers en de bromfietsers gekneld zijn op een gemarkeerd fietspad tussen de kantsteen van de stoep en de geparkeerde voertuigen. Bij dergelijke schikking van een gemarkeerd fietspad is een breedte van 1 m onvoldoende doch in een bebouwde kom is het dikwijls niet mogelijk wegens de bestaande bebouwing bredere fietspaden te voorzien.

d) Hoogstraten-Turnhout

Bij de bespreking van de begroting 1979 werd in het vooruitzicht gesteld dat langs de rijksweg Hoogstraten-Merksplas-Turnhout weldra een veilig fietspad zou worden gebouwd. Turnhout en Hoogstraten zijn twee uitermate belangrijke onderwijscentra. Volgens uitgevoerde tellingen komen er te Turnhout, buiten het winterseizoen, dagelijks minstens 6 090 leerlingen per fiets naar school. Te Hoogstraten zijn dat er dagelijks ruim 2 850. Kon de Minister medelen wanneer bedoeld fietspad zal kunnen worden gebouwd voor het traject dat nauwelijks 16 km lang is?

De Minister antwoordde dat, voor wat betreft het vak Hoogstraten-Merksplas, de opmetingen met het oog op de aanleg van de gevraagde fietspaden voltooid zijn. De onteigeningen moeten nog aanvangen. Rekening houdend met de hiertoe vereist termijn kan de aanbesteding der werken vooropgesteld worden voor de tweede helft van 1982, dit in zover de beschikbare financiële middelen zulks toelaten. Wat betreft het vak Merksplas-Turnhout, zijn de onteigeningen bezig. Volgens de vooruitzichten van het Comité tot Aankoop zullen zij beëindigd worden in juli 1981, derwijze dat de aanbesteding der werken kan plaatsgrijpen in september 1981.

agglomérations. Dans celles-ci, la distance entre les rangées d'immeubles ne permet que rarement d'aménager des pistes cyclables en site propre, ce qui oblige à recourir à des solutions plus économiques. Aux Pays-Bas, où l'intensité de la circulation cycliste est bien plus considérable que chez nous, il se justifie mieux d'aménager des pistes cyclables en site propre. Les solutions les plus économiques sont les pistes cyclables délimitées par des marquages au sol. Cette solution est choisie lorsque la circulation à vélo n'est pas trop importante; la largeur peut alors être réduite (1 m) et on peut supprimer la berme de séparation. Comme il est dit dans la réponse à la question parlementaire précitée, les pistes cyclables délimitées par des marquages au sol sont aménagées en dehors des agglomérations à l'extrémité droite et, dans les agglomérations, en bordure de la chaussée même, et ce pour les motifs exposés ci-dessus. Conformément à l'article 24, 7°, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, il n'est pas interdit de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement jusqu'à 5 mètres du bord le plus rapproché de la chaussée transversale, de sorte que le problème de la visibilité mutuelle des cyclistes et des véhicules motorisés se pose lorsque cyclistes et motocyclistes doivent les uns et les autres se concentrer sur une piste cyclable marquée au sol entre la bordure du trottoir et les véhicules en stationnement. Avec une piste cyclable ainsi marquée au sol, une largeur de 1 m est insuffisante; cependant dans les agglomérations, il est souvent impossible de prévoir des pistes cyclables plus larges, compte tenu de la distance entre les rangées d'immeubles bâtis.

d) Hoogstraten-Turnhout

Lors de la discussion du budget de 1979, il a été annoncé qu'une piste cyclable sûre serait bientôt aménagée en bordure de la route nationale Hoogstraten-Merksplas-Turnhout. Turnhout et Hoogstraten sont deux centres scolaires extrêmement importants. Les comptages effectués révèlent qu'en dehors de la saison hivernale, 6 090 élèves au moins utilisent leur vélo pour se rendre quotidiennement à l'école à Turnhout. Hoogstraten accueille chaque jour plus de 2 850 élèves. Le Ministre peut-il préciser quand cette piste cyclable pourra être construite pour ce trajet qui compte à peine 16 km?

Le Ministre répond que tous les mesurages à réaliser dans le cadre de la construction du tronçon Hoogstraten-Merksplas de la piste cyclable demandée, sont achevés. Compte tenu du fait que les acquisitions doivent encore être entamées, et du délai de leur réalisation, on peut envisager de lancer la procédure de mise en adjudication au cours de la deuxième moitié de 1982, pour autant bien sûr que les disponibilités financières le permettent. Les expropriations relatives à la section Merksplas-Turnhout sont en cours de réalisation. Selon les prévisions du Comité d'acquisition, elles seront achevées en juillet 1981, ce qui permettra en principe de lancer l'adjudication en septembre 1981.

e) *Kasterlee-Retie*

Het fietspad langs de rijksweg nr. 223 Kasterlee-Retie verkeert in verwaarloosde staat; met als gevolg dat talrijke fietsers en motorfietsers gebruik maken van de rijksweg die bestemd is voor het zwaar verkeer. Kan de Minister meedelen wanneer dit rijwielpad eindelijk zal worden hersteld?

De Minister antwoordde dat in de lopende onderhoudspacht voor de rijkswegen in de provincie Antwerpen de nodige werken opgenomen zijn met het oog op de uitvoering van de meest dringende herstellingen aan het bestaande fietspad. Anderzijds voorziet zijn bestuur de aanleg van vrijliggende fietspaden achter de bomen. De hiertoe vereiste opmetingen zullen dit jaar gedaan worden, derwijze dat de onteigeningen in 1982 kunnen plaatsgrijpen. Zo de financiële middelen zulks toelaten, kan de uitvoering alsdan voorzien worden op het programma 1983.

f) *Gierle-Lille*

Op de schriftelijke parlementaire vraag nr. 118 van 10 juli 1978 antwoordde de Minister van Openbare Werken dat, wat betreft de geplande fietspaden tussen Gierle-dorp en Lille-centrum, de aanbesteding ervan zou kunnen plaats hebben in de tweede helft van 1979 en dat de voltooiing der werken mocht verwacht worden tegen einde 1980. De nodige kredieten voor deze werken werden voorzien in de begroting van 1979 en 1980. Wanneer zullen de onmisbare fietspaden langs Rijksweg 240 tussen Gierle en Lille worden uitgevoerd?

De Minister deelde mede dat de onteigeningen nodig voor de aanleg van de geplande fietspaden Gierle-dorp en Lille-centrum nu voltooid zijn. Qua aanbesteding der werken stipte de Minister aan dat het *in casu* een gecombineerde aanneming betreft, die gepaard gaat met de aanleg van gemeentelijke rioleringen. Kwestieuze aanbesteding is zodoende gebonden aan de principiële belofte van toelage op laatstgenoemde werken. Tot op heden werd deze belofte nog niet verleend, zodat er dient gewacht met het aanbestedingsdossier. De Minister heeft evenwel bij zijn collega van de Vlaamse Gemeenschap aangedrongen op een bespoediging van het dossier.

g) *Rijksweg nr. 349 (Lochristi)*

Kredieten werden voorzien voor een bedrag van 5 miljoen voor de ontubbeling van het fietspad lang RW 349 te Beervelde (Lochristi). Aangezien de uitvoering van dit werk minder noodzakelijk is dan de aanleg van een fietspad voorbij de spoorweg nr. 59 in de richting van Beervelde-dorp stelde een lid voor voornoemd krediet voor de aanleg van dit fietspad te voorzien.

Thans bestaat op het vak van de rijksweg 349 te Beervelde een fietspad dat in dubbele richting gebruikt wordt tussen de rijksweg nr. 14 en de spoorlijn nr. 59 Gent-Antwerpen. Op het programma fietspaden 1981 is de ontubbeling van dit fietspad voorzien door aanleg van een vrijliggend fietspad waardoor beide vrijliggende fietspaden in enkele richting

e) *Kasterlee-Retie*

La piste cyclable en bordure de la route nationale n° 223 Kasterlee-Retie se trouve à l'état d'abandon; il en résulte que de nombreux cyclistes et motocyclistes empruntent la bande de circulation destinée aux poids lourds. Le Ministre peut-il préciser quand cette piste cyclable sera enfin réparée?

Le Ministre répond que, dans le cadre du bail d'entretien en cours des routes de l'Etat dans la province d'Anvers sont prévus les travaux les plus urgents de réparation de la piste cyclable existante. Son administration prévoit d'autre part la réalisation de pistes cyclables en site propre derrière les arbres. Il sera procédé cette année aux mesurages voulus de manière à ce que les acquisitions puissent être réalisées en 1982. Si les possibilités financières le permettent, il sera possible de programmer au budget 1983 la construction des dites pistes.

f) *Gierle-Lille*

A la question parlementaire écrite n° 118 du 10 juillet 1978, le Ministre des Travaux publics a répondu qu'en ce qui concerne les pistes cyclables que l'on projette d'aménager entre Gierle-village et le centre de Lille, l'adjudication des travaux pourrait avoir lieu dans la seconde moitié de 1979 et leur achèvement pourrait être escompté d'ici à la fin 1980. Les crédits nécessaires à ces travaux ont été prévus au budget de 1979 et de 1980. Quand les pistes cyclables indispensables le long de la route nationale 240 qui relie Gierle à Lille seront-elles aménagées?

Le Ministre répond qu'à ce jour, toutes les expropriations nécessaires à la construction de la piste cyclable prévue entre Gierle-village et Lille-centre sont réalisées. En ce qui concerne l'adjudication des travaux, il a signalé qu'il s'agit d'un marché conjoint, c'est-à-dire que la réalisation de la piste cyclable se fera en même temps que la construction des égouts communaux. Le lancement de la procédure d'attribution du marché est dès lors lié à l'obtention de la promesse de principe de subsides pour les travaux à charge de la commune. A ce jour, cette promesse n'a pas encore été donnée, c'est pourquoi le dossier de mise en adjudication se trouve en attente. Le Ministre a néanmoins insisté auprès de son collègue de la Communauté flamande pour activer le dossier.

g) *Route nationale n° 349 (Lochristi)*

Des crédits ont été prévus pour un montant de 5 millions en vue du dédoublement de la piste cyclable en bordure de la route nationale n° 349 à Beervelde (Lochristi). Comme l'exécution de ces travaux est moins nécessaire que l'aménagement d'une piste cyclable au-delà de la ligne de chemin de fer n° 59 en direction de Beervelde-village, un membre a proposé d'affecter le crédit précité à l'aménagement de cette dernière piste.

Il existe actuellement sur la section de la route nationale 349 à Beervelde une piste cyclable utilisée dans les deux sens de la circulation, entre la route n° 14 et la ligne de chemin de fer n° 59 Gand-Anvers. Le programme 1981 des pistes cyclables prévoit le dédoublement de cette piste par la réalisation d'une piste située en site propre, ce qui permettra que

zouden kunnen gebruikt worden. Op het vak van rijks-weg 349 tussen de spoorlijn nr. 59 en Beervelde-dorp bestaan geen fietspaden. Alleen de oostzijde van de weg laat de aanleg van een fietspad toe. Aan de westzijde bestaat door de omvalling van het kasteel van Beervelde geen voldoende brede zijberm om een fietspad aan te leggen. Het fietspad aan de oostzijde zou dan, zoals in de bestaande toestand in het vorig vak, in dubbele richting dienen uitgebaat te worden. Vooraleer een beslissing te treffen dienen de voor- en nadelen van beide oplossingen nog nader onderzocht te worden.

C. Waterwegen

1. Albertkanaal

Vooraleer voor de waterwegen wordt de rendabiliteit van moderniseringswerken pas bereikt wanneer deze volledig uitgevoerd zijn over de hele lengte van een waterweg. De aanpassing van het Albertkanaal — die noodzakelijk is evenzeer voor de Antwerpse haven als voor de Luikse regio — is sedert jaren aan de gang. Welke verdere moderniseringswerken zijn gepland? Hoe zullen de problemen in het Antwerpse, vooral de stop die gevormd wordt door de sluis te Wijnegem, opgelost worden?

In zijn antwoord vestigde de Minister er o.a. de aandacht op dat voor de werken aan het Albertkanaal op de gedebudgetteerde sektor in de begroting 1981 volgende bedragen werden voorzien :

- Dienst voor de Scheepvaart : 1 600 miljoen frank;
- « Office de la Navigation » : 700 miljoen frank.

Het voorziene werkenprogramma is het volgende :

- Dienst voor de Scheepvaart :
- verbredingswerken vak Schoten-Straatsburgdok;
 - verbredingswerken Lanaken (twee loten).
- « Office de la Navigation » :
- nieuwe brug te Vivegnis;
 - aanpassing tussen Liège-Monsin en Herstal - eerste vak.

Volgende moderniseringswerken moeten daarna nog uitgevoerd worden in het Vlaamse landsgedeelte :

- verbredingswerken Lanaken (vervolg);
- insnede Eigenbilzen;
- verbredingswerken te Genk, met afbraak oude brug;
- modernisering te Hasselt;
- herbouwen van bruggen te Kanne, Vroenhoeven, Ham, Gellik, Briegden en te Antwerpen (Noorderlaan).

chacune des pistes situées en site propre ne soit plus utilisée qu'en sens de circulation. Sur la section de la route nationale 349 entre la ligne de chemin de fer n° 59 et Beervelde-village, il n'existe aucune piste cyclable. Seul le côté est de la route permet la réalisation d'une piste cyclable. En effet, du côté ouest, vu la présence du château de Beervelde, la largeur de la berme latérale n'est pas suffisante pour y construire une piste cyclable. La piste cyclable du côté est devrait donc permettre, comme dans la situation actuelle sur la section précédente, l'utilisation de la piste dans les deux sens de la circulation. Avant de prendre une décision, il y a lieu d'examiner plus avant les avantages et les inconvénients des deux solutions.

C. Voies hydrauliques

1. Canal Albert

Surtout pour ce qui est des voies hydrauliques, les travaux de modernisation ne deviennent rentables que dès l'instant où ils sont complètement achevés sur toute la longueur de la voie hydraulique. L'aménagement du canal Albert — qui est nécessaire tant pour le port d'Anvers que pour la région de Liège — est en cours depuis plusieurs années. Quels autres travaux de modernisation sont prévus? Comment les problèmes de la région d'Anvers et surtout celui du goulot d'étranglement constitué par l'écluse de Wijnegem seront-ils résolus?

Dans sa réponse, le Ministre attire notamment l'attention sur le fait que les montants suivants ont été prévus pour le canal Albert au secteur débudgétisé du budget 1981 :

- « Dienst voor de Scheepvaart » : 1 600 millions de francs;
- Office de la Navigation : 700 millions de francs.

Le programme des travaux prévus est le suivant :

- « Dienst voor de Scheepvaart » :
- travaux d'élargissement sur le tronçon Schoten-Straatsburgdok;
 - travaux d'élargissement à Lanaye (deux lots).
- Office de la Navigation :
- nouveau pont à Vivegnis;
 - aménagement entre Liège-Monsin et Herstal - premier tronçon.

Il faudra encore exécuter par la suite, pour ce qui concerne la partie flamande du pays, les travaux de modernisation suivants :

- travaux d'élargissement à Lanaye (suite);
- tranchée d'Eigenbilzen;
- travaux d'élargissement à Genk avec démolition de l'ancien pont;
- modernisation à Hasselt;
- reconstruction de ponts à Kanne, Vroenhoeven, Ham, Gellik, Briegden et Anvers (Noorderlaan).

In het Franstalige landsgedeelte blijft dan nog uit te voeren :

- verbreding te Monsin;
- doortocht van Herstal.

Aangaande de gabaritbeperking gesteld door de bestaande sluis te Wijnegem en meer algemeen de realisatie van een duwvaartverbinding met de Antwerpse haven, kan medegedeeld worden dat het departement verschillende technische oplossingen onderzoekt. Hierbij dient vermeld dat het duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet als dusdanig niet meer in het gewestplan vermeld wordt, alhoewel de reservatiestrook behouden bleef. Bij het zoeken van eventuele alternatieve tracés zullen dan ook in het kader der gewestvorming, voorstellen dienen geformuleerd te worden aan de Vlaamse Gemeenschap, die hiervoor stedenbouwkundig een beslissingsbevoegdheid heeft. Tevens zullen de technisch mogelijke oplossingen geëvalueerd worden met een kostenbatenanalyse in het kader van de globale studie betreffende de waterwegen. Beleidsopties kunnen pas genomen worden wanneer de resultaten van deze studie zullen gekend zijn.

2. Verbindingen met Duinkerke

Wat zijn de vooruitzichten voor de kalibrering op 1 350 ton tot Duinkerke, ofwel via het Centrumkanaal ofwel via de Belgische Schelde ?

Door de Minister werd volgend verstrekt :

« a) Verbinding Duinkerke, Valenciennes, Condé, Hensies, Pommerœul, Nimy, canal du Centre.

Op Frans grondgebied werden de werken tot kalibrering op 1 350 ton beëindigd, behalve dan dat het kanaal Condé-Hensies aangeslibd is; de noodzakelijke baggerwerken zullen uitgevoerd worden ten einde de verbinding Condé-Hensies-Pommerœul te kunnen in dienst stellen in de zomer 1981. (Zie ook het programma der waterwegen in de uiteenzetting van de Minister.)

Op Belgisch grondgebied, moeten de moderniseringswerken over 8,3 km op het Centrumkanaal nog aangevat worden, waaronder 1,5 km betrekking heeft op het overwinnen van het verval van Strépy. Het einde van de werken op Belgisch grondgebied kan verwacht worden voor 1987.

b) Schelde.

Op Frans grondgebied, tussen Condé en de Belgische grens, zullen de kalibreringswerken in 1981 beëindigd zijn. Deze werken beogen een betere afwatering en een gabarit van 600-800 ton.

De Franse autoriteiten geven geen duidelijke stellingname m.b.t. wanneer de werken om op gabarit 1 350 ton te brengen, zullen uitgevoerd worden.

Dans la partie francophone du pays, il reste à exécuter :

- l'élargissement à Monsin;
- la traversée de Herstal.

Le Ministre est en mesure d'indiquer qu'en ce qui concerne les limitations de gabarit imposées par l'écluse de Wijnegem et, sur un plan plus général, la réalisation d'une liaison pour convois poussés avec le port d'Anvers, le département examine plusieurs solutions techniques. Il convient de signaler que le canal de poussage Oelegem-Zandvliet ne figure plus en tant que tel sur le plan de secteur, quoique celui-ci ait maintenu la zone de réservation. Il importera, lors de la recherche de tracés de rechange éventuels et dans le cadre de la régionalisation, de formuler des propositions à la Communauté flamande qui a pouvoir de décision en ce qui concerne l'aspect urbanistique de ces travaux. Les solutions réalisables sur le plan technique devront être évaluées par rapport à l'analyse coût-bénéfice qui sera réalisée dans le cadre de l'étude globale des voies hydrauliques. Des décisions définitives ne pourront être prises qu'après la publication des résultats de l'étude en question.

2. Liaisons avec Dunkerque

Quelles sont les prévisions pour ce qui concerne la mise au gabarit à 1 350 tonnes de Dunkerque, soit vers le canal du Centre, soit vers l'Escaut belge ?

Le Ministre a fourni la réponse suivante :

« a) Liaison Dunkerque, Valenciennes, Condé, Hensies, Pommerœul, Nimy, canal du Centre.

Sur le territoire français, les travaux sont terminés pour la mise au gabarit de 1 350 tonnes, sauf que le canal Condé-Hensies est envasé; les dragages nécessaires seront effectués afin que la liaison Condé-Hensies-Pommerœul puisse être mise en service dans le courant de l'été 1981. (Voir également le programme des voies navigables dans l'exposé du Ministre.)

Sur le territoire belge, il faut encore entamer les travaux de modernisation de 8,3 km sur le canal du Centre, dont 1,5 km relatif au franchissement de la chute de Strépy. La fin des travaux sur territoire belge peut être escomptée en 1987.

b) Escaut.

En territoire français, entre Condé et la frontière belge, les travaux de calibrage permettant l'écoulement des crues et correspondant au gabarit de 600-800 tonnes seront terminés en 1981.

Les autorités françaises sont évasives quant à l'époque à laquelle la mise au gabarit de 1 350 tonnes sera exécutée.

Op Belgisch grondgebied blijven in het Franstalige landsgedeelte uit te voeren :

- het opheffen van de sluis te Antoing; dit is echter afhankelijk van de werken op Frans grondgebied;
- de stop te Doornik op de Schelde. »

3. *Stop te Doornik*

Welke is thans de precieze situatie aan de stop van Doornik ? Welke oplossingen worden onderzocht ? Een vergadering met alle betrokken partijen zou zo spoedig mogelijk moeten gehouden worden.

In zijn antwoord vestigde de Minister de aandacht erop dat de doorvaart van 1 350 ton-aken (9,5 m breed) mogelijk is, doch problemen stelt aan de « Pont des Trous ». De doorvaart van duwbakken (zonder motor, 11,4 m breed) is onmogelijk. Een oplossing wordt onderzocht en de lokale en regionale autoriteiten zullen geraadpleegd worden over afzienbare tijd, om een standpunt in te nemen. Het Bestuur is van oordeel dat een korte omvaart van de « Pont des Trous » moet gerealiseerd worden (langs de rechteroever). Alleszins zal de doorvaart van Doornik moeten gebeuren met verkeer in wisselende richting. De Minister verklaart zich voorstander van een vergadering waaraan alle betrokken instanties zouden deelnemen en zal daartoe het initiatief nemen.

4. *De Ourthe*

Er werden inlichtingen gevraagd over de plannen voor de beëindigd van de grote werken voor de rechtekking van de bevaarbare Ourthe.

De Minister antwoordde dat de Ourthe, die beschouwd wordt als zijnde bevaarbaar vanaf de brug van Nisramont, in feite enkel bevaarbaar is op zijn benedenloop, nl. enkel afwaarts Streupas tot aan de Maas, wat in feite het Ourthekanaal uitmaakt. Op de andere plaatsen, meer bepaald vanaf de brug van Nisramont tot aan Streupas, dienen de stuwdammen enkel tot het instandhouden van de opeenvolgende waterpeilen. Wanneer deze stuwen niet beweegbaar zijn, vormen zij een belemmering voor de waterafvoer. Daarom heeft het Bestuur der Waterwegen ook gezocht naar de meest geschikte oplossingen teneinde zowel een snellere waterafvoer van de wasdebieten naar de Maas als het behoud van konstante peilen in de verschillende panden van de rivier bij normale debieten te verzekeren. Vanaf 1970 werden met dit doel, en dit vanaf stroomafwaarts, volgende werken gepland :

A. Gerealiseerde werken

- a) Stuwdam « Grosses Battes »;
- b) Stuwdam van Streupas;
- c) Stuwdam van Colonster;
- d) Stuwdam van Tilff.

En territoire belge, il reste à exécuter dans la partie francophone du pays :

- la suppression de l'écluse d'Antoing, qui dépend toujours des travaux en territoire français;
- le bouchon de Tournai sur l'Escaut. »

3. *Bouchon de Tournai*

Quelle est actuellement la situation précise au bouchon de Tournai ? Quelles sont les solutions à l'étude ? Une réunion de toutes les parties intéressées devrait se tenir le plus rapidement possible.

Dans sa réponse, le Ministre signale que le passage d'un automoteur de 1 350 tonnes (9,5 m de large) est possible, mais avec difficulté, au Pont des Trous. Le passage d'une barge (sans moteur, de 11,4 m de large) est impossible. Une solution est recherchée et les autorités locales et régionales devront être consultées dans un très proche avenir pour une prise de position : l'Administration estime qu'il faut réaliser un contournement court du Pont des Trous (par la rive droite). De toute façon, la traversée de Tournai devra se faire avec alternat (sens alterné). Le Ministre se déclare favorable à l'idée d'une réunion à laquelle participeraient toutes les instances concernées et il prendra les initiatives nécessaires à cet effet.

4. *L'Ourthe*

Des informations sont demandées en ce qui concerne le programme d'achèvement des grands travaux entrepris pour la rectification de l'Ourthe navigable.

Le Ministre répond que l'Ourthe, considérée comme navigable depuis le pont de Nisramont, n'est en fait navigable que dans sa partie inférieure, soit seulement depuis l'aval de Streupas jusque la Meuse par précisément le canal de l'Ourthe. Partout ailleurs, soit depuis le pont de Nisramont jusque Streupas, les barrages ne servent qu'à maintenir des plans d'eau successifs et quand ils ne sont pas mobiles, ils constituent des entraves à l'écoulement des eaux. C'est pourquoi l'Administration des Voies hydrauliques a recherché les solutions les plus adéquates afin de permettre une évacuation plus rapide des eaux de crue vers la Meuse, tout en conservant un niveau constant dans les différents biefs de la rivière pour des débits normaux. Pour ce faire, les travaux suivants ont été programmés à partir de l'aval, dès 1970 :

A. Ouvrages réalisés

- a) Barrage des Grosses Battes;
- b) Barrage de Streupas;
- c) Barrage de Colonster;
- d) Barrage de Tilff.

B. Nog uit te voeren werken

a) Tussen Tilff en Angleur

Hier vormt enkel nog de vaste stuw van Campana een hindernis. De dienst van de Luikse Maas onderzoekt de mogelijkheid tot een afleiding. De desbetreffende studie zou kunnen beëindigd zijn in 1982, met aanbesteding in 1983.

b) Stroomopwaarts Tilff nl. tussen Comblain-au-Pont en Esneux

De studie van een beweegbare stuw te Esneux in vervanging van de vaste stuw bij de brug is praktisch beëindigd. De aanbesteding van het nieuwe kunstwerk (geraamd op 120 miljoen frank) zou kunnen voorzien worden op de begroting van het volgende jaar.

Tot besluit blijft er enkel de vervanging van de vaste kunstwerken te Lhonneux, La Gombe, Chanxhe en Doux-Flamme te Comblain-au-Pont door beweegbare kunstwerken te onderzoeken teneinde het werkenprogramma, aangevat in 1970, te beëindigen.

5. Turnhout-Schoten

Het fysisch programma bevat geen werken aan het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten. Worden bepaalde onderhoudswerken voorzien aan deze waterweg die thans nog nauwelijks bevaarbaar is? Dit ingevolge de uitspoeding van de zandige, niet versterkt oevers.

Volgens de Minister worden de nodige werken met het oog op het in stand houden van het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten jaarlijks uitgevoerd door toedoen van de Dienst voor de Scheepvaart, die deze waterweg onder zijn beheer en exploitatiebevoegdheid heeft. Nochtans kan niet ontkend worden dat deze waterweg, in zijn huidige toestand, voor verbetering vatbaar is. De vraag rijst echter in hoeverre een meer of minder doorgedreven modernisering van dit kanaal op economische basis te verantwoorden is. Daarom ook dat in het raam van de algemene kosten-batenanalyse die voor de verschillende infrastructuurprojecten in de waterwegen-sector wordt uitgevoerd, dit project eveneens onder de loep zal worden genomen.

6. Kanaal Leuven-Dijle

De kanaalbermen van het kanaal Leuven-Dijle verkeren op bepaalde plaatsen in slechte toestand. Nochtans bevat het fysiek programma geen voorzieningen. Welke zijn de investeringsbedragen van vorige jaren?

In vorige jaren werden volgende bedragen geïnvesteerd voor werken aan het kanaal :

- 1976 : 48 miljoen frank;
- 1977 : 57 miljoen frank;
- 1978 : 87 miljoen frank;
- 1979 : 50 miljoen frank;
- 1980 : 47 miljoen frank.

B. Ouvrages à réaliser

a) Entre Tilff et Angleur

Il ne subsiste plus comme obstacle que le barrage fixe de Campana. Le Service de la Meuse liégeoise recherche la possibilité de le contourner et les études relatives à ce sujet pourraient être terminées en 1982 pour une adjudication des travaux en 1983.

b) En amont de Tilff, soit entre Comblain-au-Pont et Esneux

L'étude de l'établissement d'un barrage mobile à Esneux en remplacement du barrage fixe situé près du pont est presque terminée. La mise en adjudication du nouvel ouvrage (dont le coût peut être estimé à 120 millions de francs) pourrait être reprise au budget de l'année prochaine.

En conclusion, il reste à examiner le remplacement des ouvrages fixes de Lhonneux, La Gombe, Chanxhe et Doux-Flamme à Comblain-au-Pont par des ouvrages mobiles afin de terminer le programme de travaux entamé en 1970.

5. Turnhout-Schoten

Le programme physique ne prévoit pas de travaux au canal Dessel-Turnhout-Schoten. Prévoit-on certains travaux d'entretien à cette voie hydraulique qui, actuellement, n'est plus guère navigable par suite de l'érosion des berges sablonneuses non renforcées?

Le Ministre répond que les travaux nécessaires en vue de maintenir le canal Dessel-Turnhout-Schoten en bon état sont exécutés tous les ans à l'initiative du « Dienst voor de Scheepvaart », qui gère et exploite cette voie navigable. Il est cependant indéniable que, dans son état actuel, celle-ci pourrait être améliorée. Toutefois, la question se pose de savoir dans quelle mesure une modernisation plus ou moins poussée de ce canal est justifiable sur le plan économique. C'est pour cette raison que ce projet sera également examiné dans le cadre de l'analyse coûts-bénéfices générale, qui est effectuée pour les différents projets d'infrastructure dans le secteur des voies navigables.

6. Canal Louvain-Dyle

A certains endroits, les berges du canal Louvain-Dyle sont en mauvais état. Et cependant, le programme physique ne prévoit rien à cet égard. Quels étaient les montants des investissements des années antérieures?

Au cours des années précédentes, les montants suivants ont été investis pour des travaux au canal :

- 1976 : 48 millions de francs;
- 1977 : 57 millions de francs;
- 1978 : 87 millions de francs;
- 1979 : 50 millions de francs;
- 1980 : 47 millions de francs.

Wat het onderhoud der kanaalbermen betreft, deze werken worden niet opgenomen in het fysisch programma; zij komen ten laste van de onderhoudskredieten (art. 14.07).

7. Modernisering Zuid-Willemsvaart

Welke zijn de vooruitzichten inzake modernisering van de Zuid-Willemsvaart en de opheffing van de stop te Lozen ?

In zijn antwoord vestigde de Minister de aandacht erop dat de Zuid-Willemsvaart een 600-ton-waterweg is, die het kanaal Wessem-Nederweert verbindt met het Julianakanaal te Maastricht. Het bestaat uit een Nederlands en een Belgisch gedeelte. De noorderlijke grensoverschrijding gebeurt in de omgeving van Lozen. Tussen Bocholt en Lozen bevinden zich twee sluizen met zeer beperkte diepgang nl. 1,90 m, terwijl de normale diepgang volgens de klasse, 2,50 m moet bedragen. Gezien deze beperking spreekt men dan ook van de « stop te Lozen ». De oostelijke grensoverschrijding naar het Julianakanaal gebeurt te Smeermaas. De Zuid-Willemsvaart heeft een verbinding naar het Albertkanaal via het kanaal Briegden-Neerharen (600-ton-klasse).

Mogelijke moderniseringswerken dienen steeds gezien te worden in aansluiting met de intenties en plannen van Nederland betreffende de « Zuid-Willemsvaart ». Van Nederlandse zijde bestaat hieromtrent een nota, genaamd « Analyse verbetering Brabantse en Midden-Limburgse kanalen », die momenteel de adviesprocedure van de Raad van de Waterstaat doorloopt. Deze nota bevat zowel de « nul »-optie, d.w.z. de toestand laten zoals hij is, als de « 1 350-ton »-optie. Een beslissing van Nederlandse zijde zou in 1981 kunnen getroffen worden. Van Belgische zijde is het theoretisch mogelijke een kalibrering op 1 350 ton te realiseren, gezien de nodige reservaties op de gewestplannen voorzien zijn. Een concrete planning en timing kan nog niet vooropgesteld worden, gezien dit afhankelijk is van de beslissing van Nederland en het project zich slechts in voorontwerp stadium bevindt. Een uiteindelijke beslissing zal ook afhankelijk zijn van de resultaten van de kosten-batenanalyse inzake de waterwegen.

8. Gent-Oostende

Welke is de precieze situatie inzake kalibrering van het kanaal Gent-Oostende ?

De huidige situatie is de volgende :

a) vak Oostende-Brugge :

Dit vak is volledig gemoderniseerd op 2 000 ton behalve te Stalhille waar een voetgangersbrug op het nieuwe gabarit dient herbouwd te worden. Nochtans is de doortocht van schepen van 2 000 ton op deze plaats reeds mogelijk mits eenvoudige verkeersregeling.

Quant aux travaux d'entretien des berges, ils ne sont pas repris dans le programme physique; ils sont à charge des crédits d'entretien (art. 14.07).

7. Modernisation du « Zuid-Willemsvaart »

Quelles sont les prévisions en ce qui concerne la modernisation du « Zuid-Willemsvaart » et la suppression du bouchon de Lozen ?

Dans sa réponse, le Ministre attire l'attention sur le fait que le « Zuid-Willemsvaart » est une voie d'eau d'un gabarit de 600 tonnes reliant le canal Wessem-Nederweert au canal Juliana à Maastricht. Il comprend un tronçon néerlandais et un tronçon belge. La frontière nord se situe à proximité de Lozen. Entre Bocholt et Lozen se trouvent deux écluses ayant un tirant d'eau particulièrement faible, à savoir 1,90 m, le tirant d'eau normal pour les voies navigables de ce gabarit étant de 2,50 m. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le tronçon en question est appelé « bouchon de Lozen ». Le passage de la frontière est en direction du canal Juliana se trouve à Smeermaas. Le « Zuid-Willemsvaart » est relié au canal Albert par le canal Briegden-Neerharen (gabarit 600 tonnes).

Les éventuels travaux de modernisation doivent être étudiés en fonction des intentions et des projets des Pays-Bas en ce qui concerne le « Zuid-Willemsvaart ». Les Pays-Bas ont rédigé à ce sujet une note intitulée « Analyse de l'amélioration des canaux du Brabant et du centre du Limbourg », actuellement soumise pour avis au Conseil du « Rijkswaterstaat ». Cette note envisage aussi bien le statu quo que l'option « mise au gabarit de 1 350 tonnes ». La décision des autorités néerlandaises devrait intervenir en 1981. En Belgique, il serait possible, en théorie, de réaliser la mise au gabarit de 1 350 tonnes, étant donné que les zones *non aedificandi* nécessaires ont été prévues aux plans de secteur. Il n'est cependant pas possible de communiquer le programme et le calendrier des travaux, étant donné que ceux-ci sont tributaires de la décision que prendront les Pays-Bas et que le projet en question n'est en fait encore qu'un avant-projet. La décision définitive sera par ailleurs tributaire des résultats de l'analyse coûts-bénéfices des voies hydrauliques.

8. Gand-Ostende

Quelle est la situation exacte en ce qui concerne le calibre du canal Gand-Ostende ?

La situation actuelle est la suivante :

a) tronçon Ostende-Bruges :

Ce tronçon a été porté au gabarit de 2 000 tonnes sauf à Stalhille, où un pont pour piétons doit être reconstruit en fonction du nouveau gabarit. Le passage de bateaux de 2 000 tonnes y est cependant possible dès à présent, moyennant instauration d'un sens unique.

b) doortocht te Brugge :

Tussen de Katelijnepoort en de Warandeburg werden werken uitgevoerd om de vaart met 1 000-ton-schepen toe te laten. De doortocht van Brugge dient tot 1 000-ton-scheepvaart beperkt te worden om landschaps- en financiële redenen. Een modernisering op groter gabarit is niet haalbaar.

c) vak Brugge-Schipdonk :

Thans is slechts de ongehinderde vaart van 600 ton schepen mogelijk. De scheepvaart van 1 000 ton schepen gebeurt mits een verkeerssignalisatie te Moerbrugge - Beernem - Sint-Joris. Voor de modernisering op 2 000 ton werden reeds vijf bruggen afgebroken en vervangen door nieuwe kunstwerken (Hansbeke, Aalter, Knesselare, Sint-Joris-ten-Distel en Beernem). De brug te Bellem en de voetgangersbrug aan het bedrijf La Brugeoise et Nivelles te Brugge zijn in uitvoering.

Oververdedigingswerken werden reeds uitgevoerd te Aalter, Beernem en Moerbrugge en zijn thans in uitvoering te Bellem en Brugge. De voltooiing van het 2 000-ton-programma vereist nog de bouw van twee bruggen (Steenbrugge en Moerbrugge) en de uitvoering van alle resterende profielverruimingswerken (nog circa 90 pct.).

d) vak Schipdonk-Ringvaart (Gent) :

Dit vak is gemoderniseerd op 2 000 ton op uitzondering van de herbouw van de Durmebrug en de laatste fase in de oeververdedigingswerken op de linkeroever om aan te sluiten op het kruispunt met het Afleidingskanaal der Leie te Schipdonk.

Dit voor wat betreft de huidige situatie en de opties die indertijd gedefinieerd werden door het bestuur. Het spreekt vanzelf dat deze laatste zullen onderzocht worden door de interdisciplinaire werkgroep belast met de kosten-batenanalyse der projecten in de sektor van de waterwegen.

9. Het « Postelkanaal »

Werd reeds een definitieve beslissing genomen in verband met het zogenaamde « Postelkanaal » ?

Afgaande op de bij koninklijk besluit vastgestelde gewestplannen en de voorstellen vervat in de Nederlandse ontwerpvaarwegennota voor de Noord-Brabantse en Midden-Limburgse kanalen, kan, volgens de Minister, gesteld worden dat de idee van de aanleg van een verbindingkanaal tussen het Noord-Brabantse en het Belgische kanalenstelsel, het zogenaamde Postelkanaal, thans definitief verlaten is. In de huidige optiek is het zo dat, wanneer tot een verwezenlijking op 1 350-ton tussen beide kanalenstelsels zal overgegaan worden, dit zal geschieden door een verruiming van de bestaande kanalen. Op Belgisch grondgebied is deze mogelijkheid gereserveerd door voorzieningen op de gewestplannen.

b) traversée de Bruges :

Des travaux ont été réalisés entre la « Katelijnepoort » et le pont dit « Warandeburg », afin d'y permettre la navigation de bateaux de 1 000 tonnes. La traversée de Bruges doit être limitée aux bateaux n'excédant pas les 1 000 tonnes et ce pour des motifs d'esthétique et de financement. Toute modernisation à un gabarit supérieur est dès lors exclue.

c) tronçon Bruges-Schipdonk :

Seule la navigation de bateaux de 600 tonnes ne pose actuellement aucun problème. La navigation des bateaux de 1 000 tonnes est réglée par un système de signalisation installé à Moerbrugge - Beernem - Sint-Joris. Cinq ponts ont dès à présent été démolis et remplacés (Hansbeke, Aalter, Knesselare, Sint-Joris-ten-Distel et Beernem) en vue de la mise au gabarit de 2 000 tonnes. Le pont de Bellem et le pont pour piétons à hauteur de l'usine « La Brugeoise et Nivelles » à Bruges sont en cours de construction.

Des travaux de défense des berges ont déjà été réalisés à Aalter, Beernem et Moerbrugge et sont actuellement en cours à Bellem et à Bruges. L'achèvement du programme « 2 000 tonnes » nécessite encore la construction de deux ponts (Steenbrugge et Moerbrugge) et la réalisation des autres travaux d'élargissement du profil (encore environ 90 p.c. du total).

d) Tronçon Schipdonk - Canal circulaire de Gand :

Ce tronçon a été mis au gabarit de 2 000 tonnes, à l'exception de la reconstruction du pont dit « Durmebrug » et de la dernière phase des travaux de défense des berges sur la rive gauche en vue du raccordement au croisement avec le canal de dérivation de la Lys à Schipdonk.

Ceci pour ce qui concerne la situation actuelle et les options qui avaient été définies antérieurement par l'administration. Il va de soi que les options seront examinées par le groupe de travail interdisciplinaire chargé de l'étude coûts/bénéfices des projets dans le secteur des voies hydrauliques.

9. Le canal de Postel

A-t-on déjà pris une décision définitive au sujet du « canal de Postel » ?

Le Ministre déclare que si l'on se base sur les plans de secteur approuvés par arrêté royal et sur les propositions contenues dans le projet néerlandais de note sur les voies navigables, relatif aux canaux du Brabant septentrional et du Limbourg central, il apparaît que l'idée de l'aménagement d'un canal de jonction entre le réseau des canaux du Brabant septentrional et celui de la Belgique, ce qu'on appelle le canal de Postel, est maintenant définitivement abandonnée. Dans l'optique actuelle, si une mise au gabarit de 1 350 tonnes devait être décidée entre les deux réseaux, elle se traduirait par un élargissement des canaux existants. Sur le territoire belge, cette possibilité est réservée par des prévisions aux plans de secteur.

10. *Limburgse jachthavens*

In het fysisch programma is niets voorzien voor de Limburgse jachthavens. Nochtans zou de Intercommunale Maatschappij voor Limburg een aanvraag ingediend hebben ?

De Minister deelt mede dat dit probleem moet gezien worden in het licht van de wet d.d. 8 augustus 1980, waarvan de gevolgen inzake de jachthavens thans onderzocht worden door het Ministerieel Comité voor de Institutionele Hervormingen.

11. *Jachthaven op de Maas*

De uitbating van een jachthaven wordt gehinderd door een verouderde reglementering, met name op de gemeenschappelijke Maas. Kan een wijziging van deze reglementering in het vooruitzicht geplaatst worden ?

Volgens de Minister werd een ontwerp van reglement voor de pleziervaart op de Grensmaas door de Directie Limburg van de Rijkswaterstaat opgesteld en in december jl. terzelfdertijd voor onderzoek voorgelegd aan het hoofdbestuur van de Rijkswaterstaat en (via de uitvoeringsdienst van het Albertkanaal te Berchem-Antwerpen) aan de Exploitatiedienst der Scheepvaartwegen. Deze dienst onderzoekt thans de inhoud van dit reglement, dat een vijftigtal artikels bevat en gebaseerd is op het Nederlands vaarreglement. Op het eerste gezicht bevat het ontwerp niet alleen de regels voor de pleziervaart, maar moet het ook beschouwd worden als een volledig politiereglement voor de scheepvaart. Het blijkt ook de bedoeling te zijn dit reglement voor te stellen als apart gemeenschappelijk reglement in beide landen, zodat het niet alleen zou gelden in Limburg, maar ook in Luik. Indien op ambtelijk niveau tussen België en Nederland tot een vergelijk zou kunnen gekomen worden over de inhoud, moet nog worden nagegaan op welke manier dit reglement zal dienen te worden bekrachtigd. Daarbij rijst onder meer de vraag of zulks kan geschieden op basis van bepaalde bestaande verdragen ofwel door een nieuw te sluiten verdrag.

12. *Jachthaven Knokke-Heist*

Voor de uitbouw van de jachthaven van Knokke-Heist worden blijkbaar nog geen kredieten voorzien. Dit zou nochtans een middel zijn om de ontredde van het toerisme in Knokke-Heist, ingevolge de werken te Zeebrugge, tegen te gaan. De bouw zou trouwens een verfraaiing zijn van de Oostelijke havendam, die meteen een dubbele functie zou krijgen.

De Minister verklaart hierop dat hij in uitvoering van de regeringsbeslissing van 28 juni 1977 tot uitbouw van recreatieve en toeristische infrastructuur in de bufferzone tussen het strand en de installaties van de haven van Zeebrugge, een gespecialiseerde sub-werkgroep een jachthaven heeft voorge-

10. *Ports de plaisance limbourgeois*

Le programme physique ne prévoit rien pour les ports de plaisance limbourgeois. Or, il semblerait que la Société intercommunale du Limbourg ait introduit une demande. Qu'en est-il ?

Le Ministre déclare que ce problème doit être perçu dans le cadre de la loi du 8 août 1980, dont les conséquences en ce qui concerne les ports de plaisance sont actuellement examinées par le Comité ministériel des Réformes institutionnelles.

11. *Port de plaisance sur la Meuse*

L'exploitation d'un port de plaisance est entravée par une réglementation surannée concernant la Meuse mitoyenne. Peut-on espérer une modification de cette réglementation ?

Le Ministre répond qu'un projet de règlement de la navigation de plaisance sur la Meuse mitoyenne a été élaboré par la Direction du Limbourg du « Rijkswaterstaat » et soumis simultanément, en décembre dernier, à l'examen de l'administration centrale du « Rijkswaterstaat » et du Service d'Exploitation des Voies navigables (via le service d'exécution du canal Albert à Berchem-Anvers). Ce service examine actuellement la teneur de ce règlement, qui comprend une cinquantaine d'articles et est basé sur le règlement néerlandais de la navigation. A première vue, le projet règle non seulement la navigation de plaisance, mais doit également être considéré comme un règlement de police complet pour la navigation. Il paraît également que l'on a l'intention de présenter ce règlement comme un règlement particulier commun aux deux pays, de sorte qu'il ne serait pas uniquement applicable au Limbourg, mais aussi à Liège. Au cas où un accord pourrait être réalisé au niveau des fonctionnaires entre la Belgique et les Pays-Bas quant à la teneur du règlement, il conviendrait encore d'examiner la manière dont ce règlement devra être ratifié. Ainsi, la question se pose de savoir si la ratification pourra avoir lieu sur la base de certains traités existants ou par un nouveau traité.

12. *Port de plaisance de Knokke-Heist*

Il est manifeste qu'aucun crédit n'est encore prévu pour l'extension du port de plaisance de Knokke-Heist. Or, ce serait là un moyen de lutter contre le délabrement du tourisme à Knokke-Heist, résultant des travaux à Zeebrugge. Cette construction constituerait par ailleurs un embellissement du môle est, lequel recevrait par là même une double fonction.

Le Ministre répond qu'en exécution de la décision gouvernementale du 28 juin 1977 au sujet de la construction d'infrastructures récréatives et touristiques dans la zone tampon entre la plage et les installations du port de Zeebrugge, un sous-groupe de travail spécialisé a proposé un port de

steld. In opdracht van Economische Zaken werd een onderzoek naar de veiligheidsaspecten van de geplande LNG-terminal uitgevoerd. De werkgroep heeft zich over deze veiligheidsaspecten nog niet definitief uitgesproken. De Minister is bereid in afwachting aan zijn administratie dadelijk opdracht te geven de nodige plannen, opmetingen en ramingen uit te werken zodat dit dossier aanbestedingsklaar wordt. Dit kan eveneens gelijklopend gebeuren met het onderzoek in het Ministerieel Comité voor Hervorming der Instellingen en in de Ministerraad van de mogelijke overdracht van de kustjachthavens naar de Vlaamse Gemeenschap in uitvoering van de wet van 8 augustus 1980 betreffende de hervorming der instellingen. Door deze parallele werking wordt geen tijd verloren en bestaat de mogelijkheid de werken in 1982 toe te wijzen.

13. Watertoerisme op kanalen

Kunnen de kunstwerken op de waterlopen en kanalen op zon- en feestdagen niet bediend worden ten behoeve van de pleziervaart ?

Deze aangelegenheid is in onderzoek bij de Werkgroep « Binnenhavens » van de Nationale Havencommissie. Een advies mag verwacht worden omstreeks april 1981. De Minister wenst dan ook dit advies af te wachten alvorens een beslissing terzake te nemen.

D. Havens

1. Havenbeleid

a) Toegankelijkheid

Een lid meent zich te herinneren dat een vroeger de Minister, bij de verdediging van de uitbreiding van de haven van Zeebrugge, en de te nemen maatregelen om de toegankelijkheid voor schepen tot 125 000 t mogelijk te maken, de belofte werd afgelegd, om de havens van Antwerpen en Gent eveneens tot dergelijke tonnenmaat open te stellen. Het volstaat bovendien niet een haven toegankelijk te maken voor grote schepen, er moet eveneens rekening gehouden worden met het openhouden van de vaargeul voor die schepen, m.a.w. wegens de beweging van de zeebodem moet regelmatig worden gebaggerd. Welk is de diepgang voor een schip van 125 000 t dwt. volgeladen met erts of kolen ? Welk zijn de werken die moeten uitgevoerd worden in de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Gent, om deze diepgang te bereiken en welk is per haven de kostprijs van deze werken ?

Eenmaal dat de diepte is verwezenlijkt zal vermoedelijk in de ene haven meer, in de andere haven minder, moeten gebaggerd worden. Welk is de jaarlijkse kostprijs per haven van de baggerwerken om de toegankelijkheid van de 125 000 t schepen volgeladen met erts en hollen open te houden ?

Kan de Minister inlichtingen verstrekken :

a) omtrent de toegelaten diepgang van de schepen in het nieuw gebouwde noordelijke insteekdok achter de 125 000 t sluis te Zeebrugge ?

plaisance. A la demande des Affaires économiques, les aspects de sécurité du terminal GNL programmé ont été examinés. Le groupe de travail ne s'est pas encore définitivement prononcé quant à ces aspects de sécurité. En attendant, le Ministre est disposé à charger immédiatement son administration d'élaborer les plans, métrés et estimations nécessaires pour que ce dossier soit prêt à être adjugé. Cela peut se faire en même temps que l'examen effectué par le Comité ministériel des réformes institutionnelles et par le Conseil des Ministres au sujet du transfert éventuel des ports de plaisance de la côte à la Communauté flamande, en exécution de la loi du 8 août 1980 concernant les réformes institutionnelles. En opérant en parallèle, on évite toute perte de temps et il sera possible d'adjuger les travaux en 1982.

13. Tourisme nautique sur les canaux

Les ouvrages d'art situés sur les cours d'eau et les canaux ne pourraient-ils être desservis les dimanches et jours fériés au profit de la navigation de plaisance ?

Ce problème est à l'étude auprès du Groupe de travail « Ports intérieurs » de la Commission portuaire nationale. Son avis est prévu pour le mois d'avril 1981. Le Ministre désire dès lors attendre cet avis avant de prendre une décision en la matière.

D. Ports

1. Politique portuaire

a) Accessibilité

Un membre croit se rappeler qu'en défendant l'extension du port de Zeebrugge et les mesures à prendre pour le rendre accessible aux navires de 125 000 tonnes, un ministre précédent a promis de rendre les ports d'Anvers et de Gand également accessibles à des bâtiments d'un tel tonnage. Par ailleurs, il ne suffit pas d'ouvrir un port aux navires de fort tonnage, il faut aussi tenir compte du fait que le chenal réservé à ces navires doit rester navigable, ce qui signifie qu'il convient d'exécuter régulièrement des travaux de dragage en raison de la mouvance du sol marin. Quel est le tirant d'eau d'un navire de 125 000 t (port en lourd) transportant une charge complète de minerai ou de charbon ? Quels sont les travaux à effectuer dans les ports d'Anvers, de Zeebrugge et de Gand pour atteindre ce tirant d'eau et quel est, pour chaque port, le coût de ces travaux ?

Une fois cette profondeur atteinte, il faudra probablement exécuter des travaux de dragage d'importance variable selon les ports. Quel est, pour chaque port, le coût annuel des travaux de dragage nécessaires en vue pour en assurer l'accessibilité en permanence aux navires de 125 000 t transportant une charge complète de minerai ou de charbon ?

Le Ministre peut-il fournir des précisions :

a) sur le tirant d'eau autorisé de ces navires dans la darse Nord qui vient d'être construite derrière l'écluse pour les navires de 125 000 t à Zeebrugge ?

b) omtrent de toegelaten diepgang van de schepen in de toegangsgemaal tot de sluis ?

c) omtrent de scheepstonnenmaten die met deze diepgang overeenstemmen ?

Vooraleer in te gaan op deze concrete vragen wenst de Minister te onderstrepen dat de nationale havenpolitiek er nooit van uitgegaan is dat de drie voornaamste Belgische Zeehavens toegankelijk moesten gemaakt worden voor schepen van 125 000 t dw. Wel werd destijds in diverse middens dergelijke beleidslijn verdedigd. Op de vraag welke diepgang een schip van 125 000 t dw, volgeladen met erts of kolen heeft, kan geen precies antwoord gegeven worden. De diepgang van het schip wordt niet alleen bepaald door de tonnenmaat, maar ook door de structuur en vooral de lengte en de breedte van het schip. Globaal kan gezegd worden dat de diepgang van 125 000 tonschepen varieert van 48' tot 55'. Het departement gebruikt daarom als omschrijving voor de maritieme toegankelijkheid van een haven het begrip « diepgang » in plaats van tonnenmaat. Op de tweede vraag van het lid kan evenmin een precies antwoord gegeven worden. De maritieme toegangsweg tot de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Gent is voor een groot gedeelte gemeenschappelijk. De Westerschelde en de haven van Zeebrugge kunnen vanuit de Noordzee in de toekomst bereikt worden via de nieuwe weerhouden geul, de Geul I (voorlopig nog niet in gebruik) en de Pas van het Scheur. Vanuit de Pas van het Scheur vertrekt dan de Pas van het Zand-Ribzand naar de haven van Zeebrugge. De Geul I en de Pas van het Scheur-West zijn van gemeenschappelijk belang voor de drie havens; het Scheur-Oost en de Westerschelde zijn van belang voor de havens van Gent en Antwerpen, en de Pas van het Zand-Ribzand is enkel van belang voor de haven van Zeebrugge. Bovendien moet dan nog het begrip « toegankelijk » omschreven worden b.v. gedurende welk « tijvenster » en bij welk tij (dood tij, springtij, moet deze toegankelijkheid verzekerd worden.

Daarnaast moet rekening gehouden worden met andere elementen o.a. maximale stroomsnelheden, dwarsstromen, enz. Het departement heeft hieromtrent over de kostprijs enige vergelijkende studies uitgevoerd met diverse hypothesen. De hypothese om de Belgische havens daarbij exact dezelfde maritieme toegankelijkheid te geven, werd niet bestudeerd. Bij wijze van voorbeelden citeert de Minister enkele cijfers uit een werkdocument, opgesteld door zijn administratie eind 1979; ook de ramingen dateren van eind 1979. Om de Zandvlietluis toegankelijk te maken voor schepen van 48' diepgang, onder bepaalde tijomstandigheden, en bovendien de Kallosluis eveneens onder bepaalde tijomstandigheden toegankelijk te maken voor schepen van 42' diepgang, is een bedrag van 2 656 miljoen frank vereist; dit zijn de uitgaven te doen in de Westerschelde en in Scheur-Oost. Deze werken komen ten goede aan Antwerpen en Gent. Deze baggerwerken moeten aangevuld worden met baggerwerken in het Scheur-West en Geul I. Deze aanlegbaggerwerken kunnen geraamd worden op 1 440 miljoen frank.

b) sur le tirant d'eau autorisé des navires dans le chenal d'accès à l'écluse ?

c) sur les tonnages qui correspondent à ce tirant d'eau ?

Avant d'aborder ces questions concrètes, le Ministre souligne que jamais la politique portuaire nationale n'est partie du principe que les trois principaux ports maritimes belges devaient être également accessibles aux navires de 125 000 tonnes (port en lourd). Il est vrai, cependant, qu'une telle ligne politique fut défendue en son temps, dans divers milieux. A la question, maintenant, de savoir quel est le tirant d'eau d'un navire de 125 000 tonnes transportant un chargement complet de minerai ou de charbon, il est impossible de répondre avec précision. Le tirant d'eau d'un navire est, en effet, déterminé non seulement par le tonnage, mais encore par la structure et, surtout, la longueur et la largeur du bateau. Grosso modo, on peut dire que le tirant d'eau des bâtiments de 125 000 tonnes varie de 48' à 55'. C'est pourquoi le département utilise pour décrire l'accessibilité d'un port par la mer, la notion de « tirant d'eau » plutôt que celle de tonnage. Pour la deuxième question de l'honorable membre, il n'est pas non plus possible de fournir une réponse précise. La voie d'accès maritime aux ports d'Anvers, de Zeebrugge et de Gand est, en effet, en grande partie commune. L'Escaut occidental et le port de Zeebrugge pourront dans l'avenir être atteints, à partir de la mer du Nord, via le nouveau chenal retenu, dit Chenal I ou « Geul I » (provisoirement encore inutilisé), et la Passe du Scheur, d'où part ensuite la Passe du Zand-Ribzand, en direction du port de Zeebrugge. Le Chenal I et la Passe du Scheur sont d'une commune importance pour les trois ports; le Scheur-Est et l'Escaut occidental profitent simultanément aux ports de Gand et d'Anvers, tandis que la Passe du Zand-Ribzand n'offre d'intérêt que pour le port de Zeebrugge. Il faudrait, en outre, définir la notion d'accessibilité, c'est-à-dire, par exemple, préciser pendant quelle « fenêtre de marée » et par quel type de marée (mortes eaux, vives eaux) cette accessibilité doit être assurée.

De plus, il s'impose de tenir compte d'autres éléments encore, tels que, notamment, les vitesses maximales des courants, les courants transversaux, etc. Le département a effectué, à ce sujet, quelques études comparatives de coûts, à partir de diverses hypothèses. Celle qui aurait consisté à doter les ports belges d'une accessibilité aux bateaux de mer absolument identiques n'a cependant fait l'objet d'aucune étude. A titre d'exemple, le Ministre cite quelques chiffres qui ont été empruntés à un document de travail rédigé par son administration, à la fin de 1979; les estimations datent, elles aussi, de la fin de 1979. Pour rendre l'écluse de Zandvliet accessible aux bateaux d'un tirant d'eau de 48', dans des conditions de marée bien précises, et ouvrir, en outre, l'accès de l'écluse de Kallo aux navires d'un tirant d'eau de 42', dans des conditions de marée également bien précises, il est besoin d'une somme de 2 656 millions de francs; il s'agit, en l'occurrence, des dépenses à consentir dans l'Escaut occidental et dans le Scheur-Est. Les travaux en question profitent à la fois à

Deze baggerwerken komen uiteraard ook ten goede aan Zeebrugge. Indien dan voor 760 miljoen frank besteed zou worden aan baggerwerken in de Pas van het Zand-Ribzand kan de haven van Zeebrugge toegankelijk gemaakt worden voor triocontainers met een diepgang van 36,5 voet (11 meters) bij een maximaal invaartvenster (althans wat betreft diepgang, maar de stroomsnelheden in de Pas van het Zand beperken dit tijvenster). De kostprijs van dit programma (aanlegbaggerwerken) bedraagt dus 4 806 miljoen frank.

De onderhoudsbaggerwerken na aanleg van dit verdiepingsprogramma bedragen :

	(In miljoenen franken)
— Scheur — Oost en Westerschelde	1 835
— Pas van het Zand-Ribzand	911
— Scheur — West en Geul I	158
	2 904

De administratie heeft vele analoge mogelijke combinaties in detail becijferd in verschillende hypothesen. Het is echter niet doenbaar hier deze hypothesen in detail te bespreken.

De Minister hoopt nochtans duidelijk gemaakt te hebben dat het niet mogelijk is per haven een vergelijkbare raming te maken van de kostprijs om deze toegankelijk te maken voor schepen van 125 000 t dw. Bovendien mag niet vergeten worden dat de toegankelijkheid van een haven ook bepaald wordt door de afmetingen van de zeesluizen. Wat betreft de vragen omtrent de toegankelijkheid van de haven van Zeebrugge kan de Minister het volgende melden :

a) Het noordelijk insteekdok heeft een waterdiepte van 13,50 m. Met een kielspeling van 10 pct. kunnen in dit dok dus schepen toegelaten worden van 12,25 m, dus schepen met een diepgang van ca. 41 voet.

b) Voorlopig is enkel een beslissing genomen om in de Pas van het Zand een bodempeil van (-12,50) onder gemiddeld laagwaterspring te realiseren. Deze diepte moet toelaten gedurende een welbepaald venster per getij schepen met een diepgang van 15 m (of ca. 50 voet) te laten binnenlopen.

c) Zoals de Minister reeds uiteengezet heeft is er geen rechtlijnig verband te vinden tussen de diepgang van een volgeladen schip en de scheepstonnenmaat. Bovendien mag niet uit het oog verloren worden dat in de haven van Zeebrugge regelmatig gedeeltelijk geladen schepen binnenlopen met een grote tonnenmaat, maar een beperkte diepgang. Veel halfgeladen tankers met een tonnenmaat van 250 000 ton en meer doen de haven aan, terwijl hun diepgang slechts 40

Anvers et à Gand. Ces dragages sont à compléter par l'exécution de dragages dans le Scheur-Ouest et le Chenal I. Le coût de ces dragages d'aménagement peut être estimé à 1 440 millions de francs. Si, ensuite, l'on consacrait encore 760 millions de francs à l'exécution de dragages dans la Passe du Zand-Ribzand, le port de Zeebrugge pourrait être rendu accessible à des porte-conteneurs de la troisième génération, d'un tirant d'eau de 36,5 pieds (11 mètres), dans les limites d'une fenêtre d'entrée maximale (en ce qui concerne, du moins, le tirant d'eau, mais la rapidité des courants de la Passe du Zand limite ladite fenêtre de marée). Le coût de ce programme (de dragages d'aménagement) s'élève, dès lors, à 4 806 millions de francs.

Après la réalisation de ce programme d'approfondissement, les dragages d'entretien coûteront :

	(En millions de francs)
— pour le Scheur-Est et l'Escaut occidental	1 835
— pour la Passe du Zand-Ribzand	911
— pour le Scheur-Ouest et le Chenal I	158
	soit 2 904

L'administration a évalué en chiffres détaillés un grand nombre de combinaisons analogues possibles, s'insérant dans diverses hypothèses. Toutefois, il serait irréalisable de discuter ici ces hypothèses dans tous leurs détails.

Le Ministre espère néanmoins avoir démontré clairement l'impossibilité qu'il y a d'établir pour chaque port, une estimation se prêtant à la comparaison du coût que représenteraient les travaux nécessaires pour rendre chacun d'eux accessible aux bateaux de 125 000 tonnes (port en lourd). Quant aux questions relatives à l'accessibilité du port de Zeebrugge, le Ministre peut communiquer ce qui suit :

a) La darse Nord offre un mouillage de 13,50 m. Si l'on tient compte d'une marge de 10 p.c. pour la quille, il est donc possible d'admettre dans cette darse, des bateaux d'un tirant d'eau de 12,25 m, c'est-à-dire approximativement 41 pieds.

b) A titre provisoire, il a seulement été décidé de réaliser dans la Passe du Zand, un niveau de (-12,50) au plafond, par haute mer moyenne de vives eaux. Cette profondeur doit permettre de laisser entrer des bateaux d'un tirant d'eau de 15 m (soit environ 50 pieds) dans les limites d'une fenêtre bien précise pour chacune des marées.

c) Ainsi que le Ministre l'a déjà exposé, il n'existe aucun rapport direct entre le tirant d'eau d'un bateau naviguant à pleine charge et le tonnage de ce même bateau. On ne peut, de surcroît perdre de vue que le port de Zeebrugge accueille régulièrement des navires qui, parce qu'ils sont incomplètement chargés, ne présentent qu'un faible tirant d'eau, bien qu'étant de fort tonnage. Nombreux sont, en effet, les bateaux-citernes à demi-chargés touchant le port,

à 43,6 voet bedraagt. Het is daarom gewenst enkel van toegelaten diepgang te spreken om de toegankelijkheid van een haven te omschrijven.

b) *Vaargeulen*

Welk is de toestand van de vaargeulen tussen de volle zee en de drie zeehavens Antwerpen, Gent en Brugge/Zeebrugge ?

In zijn antwoord herinnerde de Minister er o.a. aan dat de bodemdpte van de passen in zee, evenals van de vaargeulen in de Westerschelde, geen vast gegeven is. De bodemdpte is zeer ongelijk van punt tot punt. In het belang van de scheepvaart spelen alleen de hoogstgelegen bodems, gewoonlijk de drempels, een rol. Maar ook deze drempelpelen zijn niet onveranderlijk in de tijd. Hierna volgen van de drempels tussen de A1-boei in zee, en de toegangsgoulen tot de zee-sluizen van Antwerpen - rechtoever de absolute kleinste diepte, evenals de kleinste diepte tijdens de eerste maanden van 1980 :

Gegevens over de dieptetoestand der Scheldedrempels

Drempel — Seuil	Datum — Date	Kleinste diepte — Profondeur minimum	Kleinste diepte tijdens de eerste 9 maanden van 1980 — Profondeur minimum au cours des 9 premiers mois de 1980
Scheur	18.2.1980	116	116
Borssele	19.8.1980	118	118
Pas van Terneuzen	4.3.1980	116	116
Gat van Ossensisse	10.9.1980	100	100
Overloop van Hansweert	13.8.1980	121	121
Hansweert	9.9.1980	122	103
Valkenisse	1.9.1980	116	113
Bath	15.9.1980	116	114
Zandvliet	wrak/épave ADA	120	113
Frederik	9.9.1980	96	96
Lillo	1.9.1980	91	77

Dergelijke gegevens, die door het departement opgemeten worden worden regelmatig doorgegeven aan de diensten van het Loodswezen (Ministerie van Verkeerswezen) te Antwerpen en Zeebrugge, en ook aan de Nederlandse Rijks-watersstaat te Terneuzen. Het zijn deze diensten die vervolgens de lijst opmaken van aanbevolen diepgangen van de schepen voor de komende weken en maanden. Daarbij wordt rekening gehouden met de voorspelde astronomische tijdstanden, terwijl uiteraard een kielspeling wordt toegepast die minstens op 10 pct. van de diepgang van het schip, maar veelal op 15 pct. wordt gesteld.

Wat de parallelle kredieten voor de werken te Zeebrugge betreft, verwijst uw verslaggever naar het bulletin van *Vragen en Antwoorden* van de Senaat van 24 februari 1981, blz. 824.

dont le tonnage atteint, voire même dépasse 250 000 tonnes, alors que leur tirant d'eau n'excède pas 40 à 43,6 pieds. C'est la raison pour laquelle il est souhaitable de ne parler que de tirant d'eau autorisé, lorsqu'on désire décrire l'accessibilité d'un port.

b) *Chenaux*

Quel est l'état des chenaux entre la haute mer et les trois ports maritimes d'Anvers, de Gand et de Bruges/Zeebrugge ?

Dans sa réponse, le Ministre rappelle notamment que les passes maritimes et les chenaux de l'Escaut occidental n'ont pas une profondeur égale. Celle-ci présente de grandes disparités d'un endroit à l'autre. Dans l'intérêt de la navigation, seuls les fonds les plus élevés — ce sont généralement les seuils — sont pris en considération. Ces seuils ne sont eux aussi, malheureusement pas immuables. Le tableau ci-après indique, entre la bouée A1 en mer et les chenaux d'accès aux écluses maritimes d'Anvers - rive droite, la profondeur minimum absolue ainsi que la profondeur minimum au cours des premiers mois de 1980 :

Données relatives à la profondeur des seuils de l'Escaut

Ces données, établies par mon département, sont régulièrement transmises aux services du Pilotage (Ministère des Communications) d'Anvers et de Zeebrugge ainsi qu'au « Rijks-waterstaat » néerlandais à Terneuzen. Ces services sont ensuite chargés d'établir la liste des tirants d'eau des bateaux conseillés pour les semaines et mois à venir. Il est tenu compte, à cette occasion, des prédictions en matière des niveaux des marées astronomiques et d'une marge de sécurité sous la quille atteignant au moins 10 pct. du tirant d'eau du bateau mais qui est souvent fixée à 15 p.c. de ce tirant d'eau.

En ce qui concerne les crédits parallèles pour les travaux de Zeebrugge, votre rapporteur renvoie au bulletin des *Questions et Réponses* du Sénat du 24 février 1981, p. 824.

Wat de kredieten voor het dienstjaar 1980 van de zeehavens betreft, verwijst uw verslaggever naar het bulletin van *Vragen en Antwoorden* van de Senaat van 10 februari 1981, blz. 702.

c) *Subsidiebeleid*

Door de Minister van Openbare Werken werden heel wat vernieuwende ideeën naar voor gebracht die zowel door de pers als door de publieke opinie met veel belangstelling ter kennis genomen werden. Zo stelde de Minister de vraag in welke mate voor de toekomst investeringen, die eventueel door de privé-sector kunnen gebeuren, via gemeenschapsgelden dienen uitgevoerd te worden. Bij de uitwerking van deze gedachte zou naar het oordeel van de Minister als principe kunnen gesteld worden dat de Staat slechts de superstructuur zou subsidiëren die een werkelijk algemeen nut vertegenwoordigt. Daarom verklaarde de Minister dat in geen geval het verlenen van overheidshulp als gevolg mag hebben dat individuele privé-bedrijven bevoorrecht zouden worden. Deze principes lijken zeer logisch. Meent de Minister niet dat hij thans reeds, rekening houdend met de beperkte geldmiddelen die te zijner beschikking staan, deze principes zou kunnen toepassen? Dit zou betekenen dat niet in de ene haven door het havenbestuur investeringen zouden verwezenlijkt worden die in een andere haven door de privé-sector tot stand kwamen. Hierbij kan gedacht worden zowel aan containerlaadbruggen als aan gespecialiseerde opslagplaatsen. Een lid wenste de zienswijze van de Minister van Openbare Werken hieromtrent te vernemen.

De Minister bevestigde dat hij van mening is dat het verlenen van subsidies niet als gevolg mag hebben dat individuele bedrijven bevoorrecht worden. In het kader van de Nationale Commissie voor het Havenbeleid werd de idee ontwikkeld om de subsidiëeringspolitiek beter te omschrijven in een vernieuwd koninklijk besluit, dat het bestaande besluit van 24 april 1970 zou vervangen, en in het uitvaardigen van een ministerieel besluit, waarin de toepassingsmodaliteiten opgenomen worden. Deze discussies zijn nog niet voltooid, en de Minister acht het voorbarig hieromtrent reeds mededelingen te doen. Uitgaande van de eigen structuur van elke haven en met de individuele problemen, heeft de Minister tevens zijn administratie belast met de verdere studie van de subsidiëeringspolitiek. De resultaten van dit onderzoek waaruit een aantal principes zullen worden geformuleerd, zullen aan de Nationale Commissie voor het Havenbeleid voor advies worden voorgelegd. Ondertussen kan de Minister bevestigen dat de praktijk voor het verlenen van subsidies geen wezenlijk-onoplosbare problemen stelt, en dat van een uiteenlopende behandeling van de zeehavens geen sprake is.

d) *Nivellering van de havenrechten*

Tijdens de merkwaardige uiteenzetting die de Minister van Openbare Werken gehouden heeft te Lokeren op 16 december 1980 heeft hij diverse vernieuwde ideeën naar voor gebracht om ook de onderlinge concurrentie tussen de diverse Belgische havens te harmoniseren. Vele van deze voorstellen zoals o.m. de harmonisatie van de kosten inzake

En ce qui concerne les crédits pour l'exercice 1980 pour les ports maritimes, votre rapporteur renvoie au bulletin des *Questions et Réponses* du Sénat du 10 février 1981, p. 702.

c) *Politique de subventionnement*

Le Ministre des Travaux publics a lancé pas mal d'idées novatrices dont tant la presse que l'opinion publique ont pris connaissance avec un vif intérêt. C'est ainsi qu'il a posé la question de savoir dans quelle mesure, à l'avenir, les investissements qui pourraient être faits par le secteur privé, devront être effectués à l'aide des fonds de la collectivité. Le Ministre estime que, pour la mise en œuvre de cette conception, on pourrait poser le principe que l'Etat ne subventionnera que les superstructures présentant une utilité réellement générale. Aussi a-t-il déclaré que l'octroi d'une aide de l'Etat ne peut en aucun cas avoir pour effet de privilégier certaines entreprises privées. Ces principes semblent parfaitement logiques. Le Ministre n'estime-t-il pas que, compte tenu des moyens financiers limités qui sont à sa disposition, il pourrait appliquer ces principes dès à présent? Cela signifierait que l'administration de tel port ne pourrait effectuer des investissements que le secteur privé aurait réalisés dans tel autre port. A cet égard, on peut songer aussi bien aux ponts transbordeurs de conteneurs qu'aux entrepôts spécialisés. Un membre aimerait connaître la position du Ministre des Travaux publics sur cette question.

Le Ministre confirme qu'il est d'avis que l'octroi de subsides ne peut avoir pour effet de privilégier des entreprises individuelles. Dans le cadre de la Commission nationale de la Politique portuaire, on a émis l'idée d'une meilleure définition de la politique de subventionnement, à concrétiser dans un nouvel arrêté royal qui remplacerait l'arrêté en vigueur du 24 avril 1970 et dans un arrêté ministériel qui contiendrait les modalités d'application. Ces discussions ne sont pas encore terminées et le Ministre estime qu'il serait prématuré de faire dès à présent des déclarations à ce sujet. Compte tenu de la structure propre à chaque port et des problèmes individuels qu'ils posent, le Ministre a chargé son administration de poursuivre l'étude de la politique de subventionnement. Les résultats de cette étude, qui permettront de formuler un certain nombre de principes, seront soumis pour avis à la Commission nationale de la Politique portuaire. Entre-temps, le Ministre confirme qu'en pratique, l'octroi de subsides ne pose pas de problèmes véritablement insolubles et que le traitement réservé aux différents ports ne saurait être qualifié de discordant.

d) *Nivellement des droits de port*

Dans le remarquable exposé qu'il a fait à Lokeren le 16 décembre 1980, le Ministre des Travaux publics a émis diverses idées novatrices en vue de l'harmonisation de la concurrence entre les différents ports belges eux-mêmes. Beaucoup de ces propositions, comme par exemple l'harmonisation des coûts relatifs à la voie d'accès à la mer et l'éta-

de maritieme toegangsweg en het opstellen van een extra-comptabel boekhoudkundig schema vergen heel wat tijd en stellen heel wat problemen. Is de Minister niet van oordeel dat in afwachting dat de kostprijzen van de havens kunnen geharmoniseerd worden gepast reeds kan begonnen worden om de havengelden tussen de Belgische havens op een zelfde niveau te brengen? Vele argumenten pleiten in dit opzicht. De diverse Belgische havens liggen vlak bij elkaar, ze vormen als het ware één groot havengebied. Het lijkt logisch dat in dit ganse Belgische havengebied dezelfde openbare tarieven zouden van toepassing zijn, i.z.h. voor wat betreft de havenrechten. Anderzijds moeten de privébedrijven, die in de diverse havens werken, een zelfde uitgangspositie krijgen, d.w.z. dat ze moeten kunnen steunen op dezelfde openbare tarieven zodat het verkeer daar gaat waar de hoogste produktiviteit bij de goederenbehandeling kan bereikt worden of waar de geografische positie het gunstig is. Nu worden alle havenrechten goedgekeurd door het Rijk. Nu beschikt het Rijk over de meerderheid van de aandelen van MBZ. Er zijn dus middelen te over opdat het Rijk de totstandkoming van de tarieven in Zeebrugge rechtstreeks kan beïnvloeden en dat ook onrechtstreeks alle tarieven van de gemeentelijke havens moeten goedgekeurd worden zodat het Rijk uiteindelijk zelf, bij gebrek aan onderlinge overeenstemming tussen de havens, zijn verantwoordelijkheid zou opnemen om een harmonisatie van de havengelden tot stand te brengen. Graag had een lid de zienswijze van de Minister hieromtrent vernomen.

In zijn antwoord vestigde de Minister er vooraf de aandacht van het Geacht Lid op dat de mogelijke nivellering van de havenrechten behoort tot de bevoegdheid van zijn Collega, de Minister van Verkeerswezen. In de Nationale Commissie voor het Havenbeleid grijpt, op vraag van de Regering, momenteel een uitvoerige discussie plaats over de mogelijke nivellering van de havenrechten. In elk geval moet dus gewacht worden op de concrete voorstellen, die door deze commissie zullen geformuleerd worden.

c) Raamkontraat en eenheidsprijzen

Het groot tekort aan kredieten voor de uitbouw van de andere Belgische havens tengevolge van de stijging van de prijzen te Zeebrugge geeft aanleiding tot kritiek. Niet enkel zijn de werken in Zeebrugge te groots opgevat, maar tevens zouden de prijzen, die in het kader van het raamcontract betaald worden, aanzienlijk hoger liggen dan deze voor vergelijkbare werken in andere delen van het land. Een typisch voorbeeld hiervoor blijkt te zijn het verwerken van stortsteen. Wanneer stortsteen verwerkt wordt in het kader van het Sigma-plan langsheen de Westerschelde blijkt men te rekenen met 400 frank de m³. Wanneer dezelfde steen, herkomstig uit dezelfde groeve, geleverd wordt in Zeebrugge blijkt de verwerking aldaar ca 1 500 frank de m³ te bedragen en dit niettegenstaande het feit dat het in Zeebrugge gaat om veel grotere hoeveelheden, hetgeen aanleiding geeft tot een daling van de prijzen alsmede dat in Zeebrugge, juist wegens het feit dat het hier gaat om een groot uitbreidingsprogramma, de uitvoering van het werk sterk kan gemechaniseerd

blissement d'un schéma comptable hors comptabilité, requièrent un long examen et soulèvent bien des problèmes. Le Ministre n'estime-t-il pas qu'en attendant la possibilité d'harmoniser les coûts portuaires, il conviendrait de s'appliquer dès à présent à fixer à un seul et même niveau les droits de port des différents ports belges? De nombreux arguments plaident en ce sens. Nos divers ports sont très voisins les uns des autres et constituent en quelque sorte une grande zone portuaire unique. Il semble logique que, dans l'ensemble de cette zone, on applique les mêmes tarifs publics, particulièrement en ce qui concerne les droits de port. D'autre part, les entreprises privées qui exercent leurs activités dans les différents ports doivent être mises au départ dans des conditions identiques, c'est-à-dire qu'elles doivent pouvoir se baser sur les mêmes tarifs publics, de telle sorte que le trafic aille là où l'on peut atteindre la productivité la plus grande dans la manutention des marchandises, ou encore là où la position géographique est la plus avantageuse. Or, tous les droits de port sont soumis à l'approbation de l'Etat et celui-ci détient la majorité des actions de la MBZ. Il dispose donc de plus de moyens qu'il n'en faut pour influencer directement la fixation des tarifs à Zeebrugge et pour qu'indirectement tous les tarifs des ports communaux soient également soumis à son approbation, de telle manière que ce soit finalement l'Etat lui-même qui, à défaut d'accord entre les ports, assume ses responsabilités en vue d'arriver à une harmonisation des droits de port. Un commissaire aimerait connaître le point de vue du Ministre à ce sujet.

Le Ministre répond en attirant tout d'abord l'attention de l'intervenant sur le fait que le nivellement éventuel des droits de port relève de la compétence de son Collègue, le Ministre des Communications. A la demande du Gouvernement, une discussion approfondie se tient actuellement au sein de la Commission nationale de la Politique portuaire, à propos du nivellement éventuel des droits de port. Il convient donc, en tout cas, d'attendre les propositions concrètes qui seront formulées par cette commission.

e) Contrat-cadre et prix unitaires

Le fait que l'augmentation des prix des travaux de Zeebrugge ne permet de disposer que de crédits nettement insuffisants pour le développement des autres ports belges est fort critiqué. Non seulement les travaux de Zeebrugge ont été conçus dans une optique trop ambitieuse, mais l'on dit aussi que les prix payés en application du contrat-cadre seraient bien supérieurs à ceux de travaux comparables effectués ailleurs dans le pays. On peut en voir un exemple typique dans le déversement des moellons. Quand cette opération est exécutée le long de l'Escaut occidental, dans le cadre du plan Sigma, l'on constate que cela coûte 400 francs le m³. Mais quand les mêmes moellons, extraits de la même carrière, sont livrés à Zeebrugge, il s'avère que leur déversement y coûte quelque 1 500 francs le m³, alors qu'à Zeebrugge, il s'agit de quantités beaucoup plus considérables, ce qui devrait en réduire le prix, d'autant plus que, précisément parce que les travaux qui y sont exécutés s'inscrivent dans le cadre d'un vaste plan d'extension, ce qui permet une mécanisa-

seerd worden hetgeen niet steeds het geval is bij dijkversterkingswerken op de Westerschelde. Graag had een lid van de Minister vernomen welke de prijs is van stortsteen :

a) voor de werken in het kader van het Sigma-plan aan de Westerschelde;

b) voor de werken bij de uitbouw van de haven van Zeebrugge en i.z.h. het aanleggen van dammen in zee;

en dit zowel wat betreft de prijs vanaf de groeve alsmede geleverd ter plaatse en tenslotte geplaatst. Welke is de transportafstand van de groeve naar de werken van het Sigma-plan enerzijds en naar de haven van Zeebrugge anderzijds? Hoe kan men deze prijsverschillen verantwoorden?

Vooraleer te antwoorden op de vraag van het geachte lid wenst de Minister enige nuancering toe te voegen aan zijn bewering « dat de prijzen te Zeebrugge stijgen ». Elk deelcontract moet beschouwd worden als een afzonderlijke aanneming, waarvoor telkens een nieuwe prijsconfrontatie plaatsvindt. In deze contracten is uiteraard, zoals in de meeste aannemingscontracten, een herzieningsformule opgenomen, die maandelijks de eenheidsprijzen doet variëren in functie van de loonindex en de materialenindex. Dit brengt met zich mee dat, op de begroting steeds een bedrag voor herziening moet ingeschreven worden voor de deelcontracten in uitvoering. Bovendien mag niet vergeten worden dat de ramingen telkens opgemaakt worden met een bepaald prijspeil (dus geldig op een bepaalde datum. Er is trouwens in het algemeen geen enkele vergelijking mogelijk tussen het werken in zee, en het werken op het land : werken op zee is moeilijker (dus ook duurder) dan werken op het land. De Minister is graag bereid in te gaan op de discussie omtrent de kostprijs van de breuksteen. Hij wil hierbij twee typewerken met elkaar vergelijken nl. een openbare aanbesteding voor dijkversterkingswerken op de linkeroever van de Schelde, tussen de kerncentrale te Doel en de Nederlandse grens (datum 11 december 1980) en de prijsconfrontatie voor deelcontract 4 B1 (LNG-dijk) in de raamopdracht (datum 21 januari 1981). Voor de dijkversterkingswerken wordt een breuksteenkaliber voorgeschreven tussen 5 en 25 kg. De raming van de kostprijs voor het leveren en verwerken bedroeg 720 F/m³, de gemiddelde inschrijvingsprijs bedroeg 740 F/m³ en statistisch bleek een prijs van 712 F/m³ gebruikelijk te zijn voor dit kaliber. Aangenomen dat bij gestorte hoeveelheden breuksteen een holle ruimte van 40 pct. bestaat en dat de breuksteen een soortgelijk gewicht heeft van 2,6 ton/m³, bedraagt deze prijs ca. 475 F/ton. Voor Zeebrugge moeten de stenen uitzonderlijke kalibers hebben, b.v. stortsteen van 2 tot 300 kg, stortsteen van 300 kg tot 1 000 kg, stortsteen van 1 ton tot 3 ton, en stortsteen van 3 ton tot 6 ton. Dit zijn uitzonderlijke gewichten, die zeer specifieke transportmiddelen en behandelingsapparatuur vergen. Voor de levering van deze stortsteen werd op 24 december 1980 een offerte-aanvraag uitgeschreven. Vermits het leveringen franco werf betrof, werd deze offerte-aanvraag zowel aan steengroeven als aan vervoer-

tion fort poussée à laquelle ne se prêtent pas toujours les travaux de consolidation des digues de l'Escaut occidental. Un commissaire souhaiterait que le Ministre lui fasse connaître le prix :

a) des moellons utilisés dans les travaux du plan Sigma sur l'Escaut occidental;

b) des moellons utilisés dans les travaux d'extension du port de Zeebrugge, et plus spécialement pour la construction de digues en mer,

et ce en précisant tant le prix à la carrière que le prix à la livraison sur place et finalement le prix du déversement. Quelles sont les distances à parcourir pour le transport entre la carrière et le lieu des travaux du plan Sigma, d'une part, et le port de Zeebrugge, d'autre part? Comment justifier de telles différences de prix?

Avant de répondre à la question de l'honorable membre, le Ministre voudrait ajouter quelques nuances à son affirmation selon laquelle, à Zeebrugge, les prix seraient en hausse. Tout contrat partiel doit être considéré comme une entreprise distincte, pour laquelle à chaque fois lieu une nouvelle confrontation des prix. Comme dans la plupart des contrats d'entreprise, il y est naturellement prévu une formule de révision par le jeu de laquelle les prix unitaires varient mensuellement, en fonction de l'indice des salaires et de celui des matériaux. Ceci implique que le budget devra toujours comporter un montant réservé aux révisions, pour les contrats partiels en cours d'exécution. En outre, on ne peut perdre de vue que toute estimation est toujours établie sur la base d'un niveau de prix déterminé (donc, qui n'est valable qu'à une date bien précise). Au reste, il n'y a, dans l'ensemble, aucune comparaison possible entre le travail à exécuter en mer et le travail à exécuter à terre : travailler en mer est autrement difficile (et donc aussi plus coûteux) que travailler à terre. Le Ministre est tout disposé à accepter la discussion quant au coût des moellons. Il comparera, pour cela, entre elles deux entreprises types : une adjudication publique pour des travaux de consolidation de digues sur la rive gauche de l'Escaut, entre la centrale nucléaire de Doel et la frontière néerlandaise (date : 11 décembre 1980) et la confrontation des prix relative au contrat partiel 4 B1 (digue GNL) relevant du contrat-cadre (date : 21 janvier 1981). Pour les travaux de consolidation de digues, le calibre de moellon prescrit se situe entre 5 et 25 kg. Le coût de la fourniture et de la mise en œuvre s'élevait, suivant estimation, à 720 F/m³; le prix moyen de soumission, fut de 740 F/m³, et au vu des statistiques, il s'avéra qu'un prix de 712 F/m³ était courant pour ce calibre. En admettant qu'à l'intérieur des masses de moellons déversées existe un vide de l'ordre de 40 p.c. et que le poids spécifique de ces moellons soit de 2,6 t/m³, ce prix équivaut approximativement à 475 F/t. Or, pour Zeebrugge, les pierres doivent être d'un calibre exceptionnel; l'on y met, par exemple, en œuvre des moellons d'enrochement de 2 à 300 kg, de 300 kg à 1 000 kg, d'1 à 3 t et de 3 à 6 t. Ce sont là des poids exceptionnels, qui exigent des moyens de transport et des engins de manutention très particuliers. La fourniture de ces moellons a fait l'objet d'un appel

ders gericht. De lijst van steengroeven werd bepaald door uit de lijst, opgesteld door het Bestuur van het Mijnwezen, de steengroeven, met een jaarlijkse produktiecapaciteit van meer dan 150 000 ton te kiezen.

Wat het wegvervoer betreft werd een lijst opgemaakt in samenwerking met de aannemer en aangevuld op basis van inlichtingen verstrekt door de Vereniging van Wegvervoerders. Voor het opstellen van de lijst voor de scheepvaart, werd navraag gedaan bij de Dienst voor Regeling van de Binnenscheepvaart. De totale hoeveelheid te leveren stortsteen werd per kaliber en per vervoermiddel in verschillende schijven verdeeld, zodat ook de kleinere steengroeven en/of vervoerders konden inschrijven.

Het departement heeft al het mogelijke gedaan om een zo groot mogelijke concurrentie te laten spelen. Uit de talrijke offertes werd de meest voordelige combinatie voor het Rijk opgemaakt, dit gaf een eenheidsprijs (franco werf), die varieerde van 900 F/ton voor de « kleinere » kalibers tot 1080 F/ton voor de grotere kalibers. Het valt niet te ontkennen dat de eenheidsprijs per ton te Zeebrugge groter is dan bij de Zeeschelde. De vervoerafstand is ca. 100 km langer (maar dat is m.i. bijzaak), maar vooral het kaliber (dus ook het gewicht per steen) is zo groot en ongewoon (gemiddeld 100 maal zwaarder dan bij de Zeeschelde), dat de produktie en het transport duurder is; door het grotere stukvolume kan b.v. in een zelfde transportvolume minder tongewicht grote stenen vervoerd worden dan kleinere. De Minister voegt er direct aan toe dat de hogervermelde eenheidsprijs (franco werf) nog moet verhoogd worden met de kosten voor stokeren, laden en nat of droog verwerken in de havendam. De kostprijs van de plaatsing varieert dan 186 F/ton voor het aanbrengen van stenen van kaliber 2/300 kg in de droge in de kern van de dam tot 694 F/ton voor het aanbrengen van stenen met stukgewicht van meer dan 1 ton in de natte; de hoge kostprijs van dit laatste werk is begrijpelijk vermits het dumpen van stenen met groot stukgewicht in zee impliceert.

Samenvattend kan de Minister het geachte lid dus antwoorden dat de prijsverschillen per ton breuksteen bij verwerking langs de Zeeschelde en bij gebruik voor de dammenbouw te Zeebrugge te wijten zijn aan het uitzonderlijke kaliber en de moeilijke uitvoeringsomstandigheden (in zee) te Zeebrugge. Voor de levering op de werf van de breuksteen te Zeebrugge werd een zo groot mogelijk beroep gedaan op de concurrentie. Niets bewijst dus de bewering als zouden de prijzen die in het kader van het raamkontraat betaald worden, hoger liggen dan in andere delen van het land. Alle aspecten in verband met de kostprijs van de uitbouw van de voorhaven worden echter van zeer dicht gevolgd door de administratie die daaromtrent preciese instructies heeft gekregen.

d'offres le 24 décembre 1980. Comme ils devaient être livrés franco chantier, l'appel fut adressé tant aux carrières qu'aux transporteurs. La liste des carrières fut établie en choisissant, sur le relevé dressé par l'Administration des Mines, les carrières dont la capacité annuelle de production était supérieure à 150 000 tonnes.

Quant au transport par terre, une liste fut établie en collaboration avec l'entrepreneur et complétée sur la base de renseignements fournis par l'Union des Transporteurs routiers. Enfin, pour dresser la liste relative au transport par eau, information fut prise auprès de l'Office Régulateur de la Navigation intérieure. La quantité totale de moellons à fournir fut répartie en diverses tranches, par calibre et par moyen de transport, ce qui permit aux petites carrières et/ou aux petits transporteurs de soumissionner également.

Le département a tout mis en œuvre pour favoriser le jeu de la concurrence sur la plus grande échelle possible. Sur la base des nombreuses offres reçues, l'on mit alors au point la combinaison qui devait être la plus avantageuse pour l'Etat, ce qui donna un prix unitaire (franco chantier) variant de 900 F/t pour les « petits » calibres à 1 080 F/t pour les plus gros. Il est bien sûr indéniable que le prix unitaire à la tonne est, pour Zeebrugge, plus élevé que pour l'Escaut maritime. Non seulement la distance de transport est plus longue de 100 km environ (ce qui, à mon avis, est cependant accessoire), mais, surtout, le calibre des pierres (et donc aussi leur poids) est si important et inhabituel (100 fois plus grand que pour l'Escaut maritime) que la production comme le transport en sont plus onéreux. Du fait de leur volume supérieur à la pièce, il ne peut par exemple, pour un chargement de volume équivalent, être transporté qu'un poids moindre (en tonnes) de grosses pierres, par comparaison à de plus petites. Le Ministre ajoute immédiatement que le prix unitaire (franco chantier) qui a été cité plus haut doit encore être majoré des frais de stockage, de chargement et de mise en œuvre dans la jetée, tant à sec que sous eau. Or, le coût de la mise en place varie de 186 F/t, pour l'apport, à sec, de pierres de 2/300 kg au sein même de la jetée, à 694 F/t, pour l'apport, sous eau, de pierres d'un poids unitaire supérieur à 1 tonne; le coût élevé de ce dernier travail est bien compréhensible puisqu'il implique le déversement en mer de moellons d'un poids unitaire considérable.

En résumé, le Ministre peut donc répondre à l'honorable membre que les différences de prix à la tonne, suivant qu'il s'agit de moellons mis en œuvre le long de l'Escaut maritime ou de moellons affectés à la construction des jetées, à Zeebrugge, sont imputables au calibre de pierre exceptionnel et aux conditions pénibles d'exécution (en mer) qui sont propres aux travaux de Zeebrugge. D'autre part, pour la fourniture des moellons et leur livraison à pied d'œuvre à Zeebrugge, il fut fait appel à la concurrence dans la plus large mesure possible. Rien ne prouve donc l'affirmation selon laquelle les prix qui sont payés en vertu du contrat-cadre seraient supérieurs à ceux pratiqués dans d'autres parties du pays. Tous les aspects relatifs au coût de construction de l'avant-port sont cependant suivis de très près par l'administration, qui a reçu des instructions précises à ce sujet.

2. Haven van Antwerpen

a) Berendrechtsluis

Reeds sedert verscheidene jaren wordt van Antwerpse zijde aangedrongen op de bouw van een nieuwe zeesluis, met name de Berendrechtssluis. Vorig jaar werd hiervoor een substantieel krediet voorzien op de begroting van Openbare Werken. Uiteindelijk werd dit krediet niet aangewend doch uitsluitend een beperkte slibwand in aanbesteding gesteld. Toen in 1980 het voorziene miljardenkrediet voor de sluis verminderd werd, stelde men in het vooruitzicht dat dit bedrag zou gevoegd worden zodat meteen de ganse ruwbouw van de sluis ten bedrage van 3,3 miljard in aanbesteding zou kunnen gesteld worden. Thans verneemt men dat slechts een krediet van 600 miljoen zou voorzien worden voor de bouw van de Berendrechtssluis in 1981 hetgeen volstrekt onvoldoende is om de voorziene planning aan te houden zodat de Berendrechtssluis in 1985 in bedrijf zou kunnen gesteld worden. Rekening houdend met de toezeggingen die de Minister vorig jaar deed, meent de Minister niet dat het voorziene krediet van 600 miljoen zou moeten opgevoerd worden tot 3,3 miljard? Hoe ziet de Minister thans de realisatie van deze sluis?

De Minister antwoordde dat door de administratie reeds een streefplanning werd uitgewerkt met het oog op de indienststelling van de Berendrechtssluis in 1987. Op dit ogenblik worden enige alternatieve plannings (met o.m. een ingebruikname eind 1985) op hun technische uitvoerbaarheid onderzocht. De totale kostprijs van de sluis kan geraamd worden op 6 669 miljoen frank. Hierin is begrepen de aanleg van een waterdicht scherm (met retourbemaling), waarvoor reeds in 1980 ca 200 miljoen frank vastgelegd werd. Het bestek voor de aanbesteding van de ruwbouw (raming 3 155 miljoen frank) is reeds voltooid. Op de ontwerpbegroting 1981 kon slechts een bedrag van 600 miljoen frank ingeschreven worden. Dit bedrag is nochtans voldoende groot. Op dit ogenblik wordt door de administratie een voorstel uitgewerkt om een groot gedeelte van de vereiste werken voor de indienststelling van de Berendrechtssluis op te nemen in één aanneming, en hiervoor een aanbestedingsprocedure uit te schrijven. Met de laagste inschrijver zou dan geen contract afgesloten worden voor het geheel, maar wel omtrent het inzicht om verschillende aannemingscontracten te sluiten volgens een algemene timing, maar met een clause die het aan de Staat mogelijk maakt om jaarlijks, in functie van het beschikbaar krediet, een deel werken in een deelcontract aan de aannemer toe te vertrouwen. Deze procedure wordt nu op punt gesteld, en de Minister verwacht dat in augustus of september van dit jaar de aanbesteding kan doorgaan. Het beschikbaar krediet van 600 miljoen frank is voldoende voor de uitvoering van het werkenvolume dat werkelijk in 1981 kan uitgevoerd of aangevat worden nl. :

- bouwput van de sluis;
- electromechanische uitrusting van de tweede brug over de Zandvlietsluis (om de wegomlegging mogelijk te maken).

2. Port d'Anvers

a) Ecluse de Berendrecht

Depuis plusieurs années déjà, les milieux anversois réclament la construction d'une nouvelle écluse maritime à Berendrecht. L'an dernier, un crédit substantiel avait été inscrit à cet effet au budget des Travaux publics. A part la mise en adjudication de la construction d'un mur emboué d'importance limitée, ce crédit ne fut finalement pas utilisé. Lorsque le crédit de plusieurs milliards destiné à l'écluse fut réduit en 1980, on avait laissé entendre que le montant en serait joint à celui qui serait normalement prévu pour 1981, ce qui permettrait la mise en adjudication de tout le gros œuvre pour un montant de 3,3 milliards. Or, on apprend qu'un crédit de 600 millions de francs seulement serait inscrit en 1981 pour la construction de l'écluse de Berendrecht, ce qui est absolument insuffisant pour maintenir le programme prévu, qui doit permettre la mise en service de cette écluse en 1985. Compte tenu des promesses faites par le Ministre l'an dernier, celui-ci n'estime-t-il pas que le crédit de 600 millions devrait être porté à 3,3 milliards de francs? Comment envisage-t-il actuellement la réalisation de l'écluse?

Le Ministre répond que son administration a déjà établi un calendrier en vue de la mise en service de l'écluse de Berendrecht en 1987. En ce moment, quelques autres programmes (concernant, entre autres, une mise en service à la fin de 1985) sont examinés quant à la possibilité technique de les exécuter. Le coût total de l'écluse peut être estimé à 6 669 millions de francs. L'aménagement d'une parafouille (avec épuisement en retour), pour lequel quelque 200 millions de francs avaient déjà été engagés en 1980, est compris dans cette estimation. Le dossier de l'adjudication du gros œuvre (estimation : 3 155 millions de francs) est déjà prêt. Un montant de 600 millions de francs seulement a pu être inscrit au projet de budget 1981. Ce montant est toutefois suffisamment élevé. En ce moment, l'administration élabore une proposition visant à grouper une grande partie des travaux nécessaires à la mise en service de l'écluse de Berendrecht en une seule entreprise et à lancer une procédure d'adjudication de ces travaux. Un contrat portant sur l'ensemble de ces derniers ne serait pas conclu ensuite avec le plus bas soumissionnaire, mais l'intention serait de passer, selon un calendrier général, différents contrats d'entreprise contenant une clause qui permettrait à l'Etat de confier tous les ans à l'entrepreneur une série de travaux dans le cadre d'un contrat partiel, et ce en fonction des crédits disponibles. Cette procédure est actuellement mise au point et le Ministre prévoit que l'adjudication pourra être lancée en août ou en septembre de cette année. Les crédits disponibles de 600 millions de francs suffisent à l'exécution du volume des travaux qui pourraient effectivement être exécutés ou entamés en 1981, à savoir :

- la fouille de fondation de l'écluse;
- l'équipement électromécanique du deuxième pont sur l'écluse de Zandvliet (afin de permettre la déviation de la circulation).

Dit betekent dus dat de timing voor de indienstelling van de Berendrechtsluis niet gehinderd wordt door het beperkte beschikbare krediet in 1981. In de volgende jaren zal dit krediet uiteraard aanzienlijk moeten toenemen.

b) *Vertraging op het programma*

Welke middelen denkt de Minister van Openbare Werken te kunnen aanwenden ten einde de kredieten ten behoeve van de haven van Antwerpen niet enkel in 1981 op te voeren tot op een normaal peil, maar bovendien de achterstand, die in de loop van de laatste jaren opgelopen werd, terug in te halen? Men stelt inderdaad vast dat in de loop van de laatste jaren steeds kleinere bedragen konden ter beschikking gesteld worden en dit klaarblijkelijk onder invloed van de steeds grotere bedragen die voor de haven van Zeebrugge moeten voorzien worden. In 1979 werden door het stadsbestuur van Antwerpen bij het Rijk begrotingsvoorstellen ingediend voor investeringen met rijkstussenkomst ten bedrage van 2 389 800 000 frank. Uiteindelijk voorzag de rijksbegroting van het Ministerie van Openbare Werken in 1979 onder post 63.14 een bedrag van 1 415 miljoen en onder post 63.19 een krediet van 285 miljoen frank. Dit gaf een globaal krediet op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken ten behoeve van de haven van Antwerpen op de rechteroever ten belope van 1 700 000 000 frank. Tengevolge van kredietbeperkingen kon in 1979 slechts een bedrag van 795,4 miljoen frank definitief vastgelegd worden of circa 46 pct. van het voorziene krediet. Bij het opstellen van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het jaar 1980 werd door het stadsbestuur van Antwerpen een voorstel ingeleid ten bedrage van 2 134 miljoen frank. Uiteindelijk voorzag de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor 1980 ten behoeve van de Antwerpse haven 1 380 000 000 frank (post 63.14) en 85 miljoen (post 63.19) of in totaal 1 465 miljoen frank. Wegens de financiële moeilijkheden van de Regering werd besloten in 1980 de begroting van het Ministerie van Openbare Werken aanzienlijk te besnoeien en slechts gedeeltelijk uit te voeren. Hierdoor werd het begrotingskrediet gereduceerd tot 1 070,9 miljoen frank. In 1980 konden echter slechts investeringen definitief vastgelegd worden tengevolge van de financiële moeilijkheden van de Regering ten bedrage van 733,6 miljoen frank. Dit betekent dat de haven van Antwerpen slechts 50 pct. kreeg van de kredieten die voorzien waren in de goedgekeurde begroting van het Ministerie van Openbare Werken. Dit cijfer komt nog in een volledig ander daglicht te staan wanneer men weet dat van de hiervoren vermelde definitief vastgelegde bedragen ten belope van 733,6 miljoen frank, 521,3 miljoen frank betrekking hadden op werken en ondernemingen die ingeleid waren in 1979, maar die wegens de begrotingsmoeilijkheden slechts in 1980 definitief konden vastgelegd worden en uiteindelijk werd dan in 1980 slechts een bijkomende investering gerealiseerd ten bedrage van 212 miljoen frank. Op 1 januari 1981 waren bij het Ministerie van Openbare Werken aanbestedingen en leveringen ingeleid voor een globaal bedrag van 1 055 526 488 frank waarvoor

Cela signifie donc que le calendrier de la mise en service de l'écluse de Berendrecht n'est nullement compromis par la modicité du crédit disponible pour 1981. Ce crédit devra forcément être beaucoup augmenté pour les années suivantes.

b) *Retard dans l'exécution du programme*

Quels moyens le Ministre des Travaux publics croit-il pouvoir mettre en œuvre non seulement pour porter les crédits destinés au port d'Anvers à un niveau normal en 1981, mais en outre pour combler le retard accumulé au cours des dernières années? On constate en effet que, pour ces dernières années, les montants qui ont pu être rendus disponibles n'ont cessé de décroître, et ce manifestement à cause des sommes de plus en plus considérables qu'il a fallu prévoir pour le port de Zeebrugge. En 1979, l'administration communale d'Anvers a introduit auprès de l'Etat des propositions budgétaires portant sur des investissements bénéficiant de l'intervention de l'Etat, et ce pour 2 389 800 000 francs. Ce sont finalement des montants de 1 415 millions, au poste 63.14, et de 285 millions, au poste 63.19, qui ont été inscrits en 1979 au budget national du Ministère des Travaux publics. Le crédit global prévu au budget de ce Ministère pour la rive droite du port d'Anvers s'élevait donc à 1 700 000 000 de francs. Par suite des restrictions budgétaires, on n'a pu engager définitivement en 1979 qu'un montant de 795,4 millions, soit 46 p.c. environ du crédit prévu. Lors de l'élaboration du budget du Ministère des Travaux publics pour 1980, l'administration communale d'Anvers avait introduit une proposition portant sur 2 134 millions de francs. Mais finalement, les sommes prévues en faveur du port d'Anvers au budget du Ministère des Travaux publics pour 1980 n'ont été que de 1 380 000 000 de francs (poste 63.14) et de 85 millions (poste 63.19), soit au total 1 465 millions de francs. En raison des difficultés financières du Gouvernement, il a été décidé en 1980 de réduire considérablement le budget du Ministère des Travaux publics et de ne l'exécuter qu'en partie. De ce fait, le crédit budgétaire a été ramené à 1 070,9 millions de francs. Cependant, la même année, seul un montant de 733,6 millions a pu être engagé définitivement pour les investissements, toujours à cause des dites difficultés financières. Ce qui veut dire que le port d'Anvers n'a reçu que 50 p.c. des crédits prévus au budget adopté du Ministère des Travaux publics. Au surplus, ce chiffre prend encore une tout autre coloration quand on sait que, sur ce montant définitivement engagé de 733,6 millions, 521,3 millions avaient trait à des travaux et entreprises dont le dossier avait été introduit en 1979, mais dont l'engagement définitif n'a pu se faire qu'en 1980 en raison des difficultés budgétaires, de sorte qu'en conclusion, seul un investissement supplémentaire de 212 millions de francs a été réalisé en 1980. Au 1^{er} janvier 1981, le Ministère des Travaux publics était saisi de dossiers d'adjudication et de fournitures d'un montant global de 1 055 526 488 francs pour lesquels on n'avait pas encore pu décider un engagement de principe, et moins encore un engagement définitif. Il y eut certes un engagement de principe, mais non définitif, pour des travaux et fournitures portant sur un montant de 43 337 234 francs.

nog geen principiële, laat staan definitieve, vastlegging kon bereikt worden. Voor 43 337 234 frank aan werken en leveringen kon wel een principiële, maar geen definitieve vastlegging genoteerd worden. Dit illustreert in welke mate de gevolgen van de financiële moeilijkheden van het Ministerie van Openbare Werken, die op hun beurt het gevolg zijn van de enorme bedragen die in de haven van Zeebrugge geïnvesteerd worden, de werken in de haven van Antwerpen in het gedrang brengen en dit spijs alle toezeggingen van diverse regeringsverantwoordelijken. 1981 belooft nog een moeilijker jaar te worden. Door het stadsbestuur van Antwerpen werden, ten behoeve van investeringen in de haven, voorstellen naar voor gebracht ten bedrage van 1 454 miljoen frank, maar volgens op dit ogenblik wordt medegedeeld, zou slechts een krediet van 875 000 000 frank op de begroting 1981 van het Ministerie van Openbare Werken ten behoeve van de haven van Antwerpen voorzien worden. Dit bedrag ligt merkkelijk lager dan het globale bedrag van werken en leveringen waarvoor reeds vorige jaren dossiers bij het Ministerie ingeleid werden.

In de tabel hierna geeft de Minister een globaal overzicht van de kredieten, die ter beschikking gesteld werden van de haven van Antwerp op de volgende artikels :

63.14 : Rijkstegemoetkomingen in de havens;

63.19 : Toelage aan de stad Antwerpen voor de bouw van een pakhuizencomplex;

71.05 : Onteigeningen;

73.04 : Kust, zeehavens en hun toegangswegen;

73.07 : Zeehavens en autonome haven van Luik (in onbruik geraakt artikel);

14.03 : Onderhoudsbaggerwerken.

De onderhouds- en verdiepingswerken in het Scheur werden niet opgenomen alhoewel het duidelijk is dat deze hoofdzakelijk ten goede komen aan de haven van Antwerpen. Het overzicht vangt aan in 1970, dus voor de aanvang van de werken in achter- en voorhaven te Zeebrugge.

*Kredieten ter beschikking gesteld voor de haven
van Antwerpen
(in miljoenen franken)*

On voit par là combien les conséquences des difficultés financières du Ministère des Travaux publics, dues elles-mêmes à l'énormité des sommes qui sont investies dans le port de Zeebrugge, compromettent les travaux à exécuter au port d'Anvers, et ce en dépit de toutes les déclarations favorables de divers responsables gouvernementaux. L'année 1981 promet d'être plus difficile encore. L'administration communale d'Anvers a, pour financer les investissements dans le port, soumis des propositions d'un montant de 1 454 millions de francs, mais d'après ce que l'on vient d'apprendre, un crédit de 875 millions seulement serait prévu au budget du Ministère des Travaux publics pour 1981 en ce qui concerne le port d'Anvers. Cette somme est de loin inférieure au montant global relatif aux travaux et fournitures pour lesquels des dossiers avaient déjà été introduits auprès du Ministère au cours des années précédentes.

Dans le tableau ci-après, le Ministre donne un aperçu des crédits mis à la disposition du port d'Anvers à charge des articles suivants :

63.14 : Intervention de l'Etat au profit des ports;

63.19 : Subside de la ville d'Anvers pour la construction d'un complexe d'entrepôts;

71.05 : Expropriations;

73.04 : Côte, ports maritimes et leurs voie d'accès;

73.07 : Ports maritimes et port autonome de Liège (article tombé en désuétude);

14.03 : Dragages d'entretien.

Les travaux d'entretien et d'approfondissement du « Scheur » n'ont pas été cités, bien qu'il soit évident qu'ils profitent essentiellement au port d'Anvers. L'aperçu remonte jusqu'à 1970, soit l'année du début des travaux dans l'arrière-port et l'avant-port de Zeebrugge.

Crédits mis à la disposition du port d'Anvers

(en millions de francs)

	Artikel 63.14 Article 63.14	Artikel 63.19 Article 63.19	Artikel 71.05 Article 71.05	Artikel 73.04 Article 73.04	Artikel 73.07 Article 73.07	Artikel 14.03 Article 14.03	Totaal Total
1970	81,5	—	55,7	54,60	1 334,70	278,7	1 805,20
1971	202,0	64,0	170,1	520,80	135,00	305,0	1 396,90
1972	47,3	4,7	123,2	1 940,40	68,90	435,5	2 620,00
1973	220,6	2,7	174,0	1 891,30	13,60	475,6	2 777,80
1974	18,5	—	254,3	224,70	25,90	380,0	903,40
1975	584,1	—	476,5	1 369,40	7,60	598,5	3 036,10

	Artikel 63.14 Article 63.14	Artikel 63.19 Article 63.19	Artikel 71.05 Article 71.05	Artikel 73.04 Article 73.04	Artikel 73.07 Article 73.07	Artikel 14.03 Article 14.03	Totaal Total
1976	493,0	166,2	495,3	1 230,20	2,70	738,8	3 126,20
1977	737,4	0,8	314,2	1 546,50	—	750,0	3 348,90
1978	1 310,4	64,3	370,2	2 006,30	—	793,0	4 544,20
1979	766,2	29,1	496,0	1 952,20	—	935,0	4 178,50
1980	643,0	90,7	327,7	2 398,70	—	1 020,0	4 480,10

Uit deze tabel blijkt duidelijk dat, op 1974 na, het krediet dat ter beschikking gesteld werd voor de haven van Antwerpen zeer regelmatig gestegen is, en in de loop van 10 jaar meer dan verdubbeld is. Dit bewijst ten overvloede de stelling dat de uitbouw van de haven van Zeebrugge niet gebeurt ten nadele van de andere Belgische havens, maar dat integendeel het globaal krediet beschikbaar voor de havens in de afgelopen jaren voldoende verhoogd werd. Wat nu concreet de vraag van het geachte lid betreft over de uitgevoerde definitieve vastleggingen in 1979 en 1980, moet inderdaad toegegeven worden dat het beschikbaar krediet op artikel 63.14 niet volledig benut werd, zoals blijkt uit de tabel hieronder :

	Voorzien Prévu	Vastgelegd Engagé	% %
1979	1 395	766,2	55
1980	1 380	643,0	47

De Minister kan nochtans bevestigen dat deze onvolledige benutting van het beschikbaar krediet niet veroorzaakt werd door de grote budgettaire inspanningen die voor Zeebrugge geleverd worden. De Minister wil het geachte lid de procedure herinneren die voorafgaat aan de vastlegging van de subsidies. Na een positieve beslissing van het College van Burgemeester en Schepenen wordt een principiële belofte tot subsidiëring aangevraagd aan de Minister van Openbare Werken. Na een onderzoek of het werk wel subsidiëerbaar is volgens de bepalingen van het desbetreffende koninklijk besluit, wordt de principiële belofte gegeven. Daarop start de eigenlijke aanbestedingsprocedure (of een andere gelijkwaardige procedure). Na opnieuw een positieve beslissing van het college van burgemeester en schepenen wordt nu een definitieve vastlegging van de subsidie gevraagd. Na een onderzoek of de procedure regelmatig uitgevoerd is, wordt de subsidie vastgelegd. Deze uitgebreide werkwijze brengt met zich mee dat er in normale omstandigheden minstens zeven maanden verlopen tussen de eerste maal dat het dossier voorgelegd wordt, en de definitieve vastlegging. Het is dus van groot belang dat de havenbesturen ten laatste in de eerste maanden van elk jaar hun dossiers ter subsidiëring voorleggen. Daarbij komt nog het fenomeen dat soms in de loop van het jaar kredietbeperkingen ontstaan, die uiteraard alleen een invloed kunnen hebben op dossiers die op dit ogenblik nog niet vastgelegd zijn.

Il ressort de ce tableau qu'à l'exception de 1974, les crédits mis à la disposition du port d'Anvers ont augmenté très régulièrement et ont plus que doublé en 10 ans. Cela prouve de surcroît la thèse selon laquelle l'aménagement du port de Zeebrugge n'a pas lieu au détriment des autres ports belges, mais qu'au contraire, l'ensemble des crédits disponibles pour les ports au cours des années écoulées s'est suffisamment accru. En ce qui concerne la question concrète de l'honorable membre au sujet des engagements définitifs opérés en 1979 et 1980, il faut effectivement reconnaître que le crédit disponible à l'article 63.14 n'a pas été entièrement utilisé, ainsi que le montre le tableau ci-dessous :

Toutefois, le Ministre peut assurer que cette affectation incomplète du crédit disponible n'a pas été causée par les grands efforts budgétaires consentis pour Zeebrugge. Il tient à rappeler à l'honorable membre la procédure qui précède l'engagement des subsides. Après une décision favorable du collège des bourgmestre et échevins, une promesse de principe d'octroi de subsides est demandée au Ministre des Travaux publics. Celui-ci, après avoir examiné si ces travaux peuvent être subsidiés conformément aux dispositions de l'arrêté royal en vigueur en la matière, fait la promesse de principe. Ensuite, la procédure d'adjudication proprement dite (ou une autre procédure équivalente) peut débuter. Après une nouvelle décision favorable du collège des bourgmestre et échevins, un engagement définitif des subsides est demandé. Celui-ci, après avoir examiné si la procédure s'est déroulée de façon régulière, engage les subsides. Cette procédure compliquée implique que, dans des conditions normales, au moins sept mois s'écoulent entre la première transmission du dossier et l'engagement définitif. Il est donc très important que les administrations portuaires introduisent leurs dossiers de demande de subsides au plus tard dans les premiers mois de chaque année. A cela s'ajoute le fait que des restrictions de crédits s'opèrent parfois dans le courant de l'année, restrictions ne pouvant évidemment avoir une incidence que sur les dossiers qui ne sont pas encore établis à ce moment-là.

De Minister is er zich van bewust dat het bedrag van 875 miljoen frank voorzien op artikel 63.14 van de begroting 1981 voor Antwerpen, niet volstaat om alle door Antwerpen gevraagde subsidies te verlenen. Bij de evaluatie van dit bedrag mag niet vergeten worden dat de begroting 1980 slechts voor 77,6 pct. uitgevoerd werd, en dat het totaal bedrag van de begroting 1981 gelijk is aan de gereduceerde begroting van 1980. Wat specifiek de stad Antwerpen betreft, herinnert de Minister eraan dat nu het accent verschoven werd van subsidies naar rechtstreekse rijksinvesteringen voor de Berendrechtsluis en het verdiepingsprogramma voor de Westerschelde. Voor Antwerpen is op de begroting 1981 volgend bedrag voorzien :

63.14	875 miljoen frank
63.19	5 miljoen frank
73.04	2 415 miljoen frank
71.05	200 miljoen frank
14.03	986 miljoen frank
	<hr/>
Totaal	4 481 miljoen frank

Men zal kunnen vaststellen dat de haven van Antwerpen geen nadelige invloed ondervindt. Ondanks alle budgettaire moeilijkheden wordt een regelmatig toenemend krediet ter beschikking gesteld van de haven. In de toekomst zal de Minister er naar streven deze politiek voort te zetten.

c) Diepgang Schelde

De bevaarbaarheid van de Schelde kon tijdens het voorbije jaar worden verbeterd en de maximum toegelaten diepgang bij opvaart verhoogd met 1'. Wanneer kan de volgende voet verdieping in het vooruitzicht gesteld worden. Destijds werd door de Antwerpse Zeediensten een plan uitgewerkt om de maximum diepgang bij opvaart, zelfs bij dood tij, op te voeren tot 45' in 1982 en 48' in 1985. Tegelijkertijd zou ook de diepgang bij afvaart aangepast worden. Zullen deze streefdata nog kunnen aangehouden worden? Een belangrijk gedeelte van de baggerwerken, ten einde deze diepgang op te voeren, moet gebeuren in het Scheur, d.w.z. dat dit werk ten goede komt aan de drie Belgische havens. Welke maximum afmetingen worden voorzien voor het Scheur? Daar dit werk onafhankelijk is van de instemming van Nederlandse zijde mag worden verondersteld dat prioriteit gegeven wordt aan dit onderdeel van de uit te voeren werken.

Het ligt in de bedoeling van de Minister om ook in 1981 de toegelaten diepgang in de Westerschelde met een voet te verhogen, nadat de loodsen met de reeds in het voorbije jaar toegepaste verhoging van een voet de nodige ervaring en de gewinning hebben opgebouwd. De vroeger aangename einddata voor de verwezenlijking van de verschillende fases van het verdiepingsprogramma zijn nu voorbijgestreefd. Een verdieping van de Westerschelde is onderworpen aan het voorafgaandelijk akkoord van de Nederlandse autoriteiten. De technische aspecten van het verdiepingspro-

Le Ministre est conscient du fait que le montant de 875 millions de francs, prévu à l'article 63.14 du budget 1981 pour Anvers ne suffit pas si tous les subsides demandés par Anvers doivent être octroyés. Dans l'évaluation de ce montant, il ne faut pas oublier que le budget 1980 a seulement été utilisé à 77,6 p.c. et que le montant total du budget 1981 est égal au budget réduit de 1980. En ce qui concerne spécifiquement la ville d'Anvers, le Ministre rappelle qu'actuellement, l'accent est mis sur les investissements directs de l'Etat dans l'écluse de Berendrecht et sur le programme d'approfondissement de l'Escaut occidental, et non plus sur les subsides. Le montant suivant est prévu au budget 1981 pour Anvers :

63.14	875 millions de francs
63.19	5 millions de francs
73.04	2 415 millions de francs
71.05	200 millions de francs
14.03	986 millions de francs
	<hr/>
Total	4 481 millions de francs

* On pourra constater que le port d'Anvers n'est pas défavorisé. Malgré toutes les difficultés budgétaires, un crédit régulièrement accru est mis à sa disposition. Le Ministre s'efforcera de poursuivre cette politique à l'avenir.

c) Tirant d'eau — Escaut

La navigabilité de l'Escaut a pu être améliorée l'an dernier et le tirant d'eau maximum autorisé à la montée a été augmenté de 1'. Pour quand peut-on espérer atteindre le pied de profondeur supplémentaire? Les Services Maritimes d'Anvers avaient, à l'époque, élaboré un plan prévoyant de porter à 45' en 1982 et à 48' en 1985 le tirant d'eau maximum à la montée, et ce même par marée de mortes eaux. Simultanément, le tirant d'eau à la descente serait également adapté. Ces délais pourront-ils encore être maintenus? Une partie importante des travaux de dragage destinés à augmenter ce tirant d'eau doit être effectuée dans le Scheur, ce qui signifie que ces travaux bénéficieront aux trois ports belges. Quelles sont les dimensions maximales prévues pour le Scheur? Puisque cette partie des travaux ne requiert pas l'accord des autorités néerlandaises, on est en droit de supposer qu'ils seront exécutés par priorité.

Le Ministre prévoit qu'en 1981, le tirant d'eau autorisé sur l'Escaut occidental sera encore augmenté d'un pied, les pilotes ayant eu l'an dernier l'occasion de s'accoutumer à un tirant d'eau déjà augmenté d'un pied et d'acquérir ainsi l'expérience nécessaire. Les dates d'achèvement fixées précédemment pour les différentes phases du programme d'approfondissement sont actuellement dépassées. L'approfondissement de l'Escaut occidental est soumis à l'accord préalable des autorités néerlandaises. La Commission technique de l'Escaut examine les aspects techniques du program-

gramma worden besproken in de Technische Scheldec commissie. In de loop van 1982 zal waarschijnlijk hieromtrent een overeenstemming kunnen bereikt worden. Daarna moet de vereiste wettelijke procedure om tot een akkoord te komen tussen de beide landen, zo spoedig mogelijk afgewerkt worden. Afhankelijk van de vordering van deze onderhandelingen, kan nochtans aangenomen worden dat het 48'/43'-programma voor de Westerschelde in 1984 gerealiseerd zou kunnen worden. Voor het Scheur kan dit pas in 1987 het geval zijn. De maximale bodembreedte van het Scheur is voorzien op 500 m bij een maximale drempeldiepte van 16 m aan westelijke zijde van het Scheur, en 15 m aan de oostelijke zijde (telkens diepten onder het peil van gemiddeld laagwaterspring). Het is juist dat momenteel met prioriteit gebaggerd wordt in het Scheur. Deze werkwijze levert inderdaad het hoogste onmiddellijk rendement op. Op de ontwerpbegroting 1981 is voor het verdiepingsprogramma een bedrag van 750 miljoen frank voorzien. Dit bedrag zal als volgt worden aangewend :

175 miljoen frank voor de Westerschelde;
575 miljoen frank voor het Scheur.

3. Haven van Gent

a) Toegang tot de haven

Naar Gent zou, volgens een lid, toegang kunnen verleend worden aan schepen van 60 voet diepgang.

Deze bewering wordt door de Minister formeel tegengesproken. Om zulk schip in de Gentse haven binnen te loodsen moet zowel de Scheurpas worden uitgediept, als een nieuwe zeeluis gebouwd te Terneuzen en het ganse kanaal Gent-Terneuzen worden verbreed en verdiept. Ondermeer moet de wegtunnel te Zelzate alsdan afgebroken worden. Dit komt dus neer op minstens het plan Anselin (dat nog niet eens voor 60 voet diepgang opgevat werd) te verhogen met een baggerprogramma voor het Scheur dat, buiten het 48'/43' programma, voor wat het Scheur betreft, nog eens 10 voet meer bodemdiepte moet voorzien. Nu is bekend dat de drempel van het Scheur 30 km lang is. Deze supplementaire verdieping is op enkele miljarden te ramen. Samen-gevat moet de uitgave op minstens 60 miljard frank geraamd worden. Wel is het juist, dat, na uitvoering van het 48'/43' programma voor Antwerpen, schepen met 50 voet diepgang de Westerschelde kunnen opvaren tot aan de sluis van Terneuzen. Het verschil van $50 - 48 = 2$ voet komt doordat Terneuzen veel dichterbij de zee gelegen is dan Antwerpen.

b) Aanlegkaai voor kolentrafiek

De moeilijkheden van budgettaire aard enerzijds, de problemen van steeds toenemende werkloosheid anderzijds, maken het noodzakelijk de schaarse kredieten in eerste plaats te benutten voor onmiddellijke renderende projecten. Zo is de bouw van een aanlegkaai voor kolentrafiek in de

me d'approfondissement. Un accord sur la question pourra vraisemblablement intervenir dans le courant de 1982. Il s'agira ensuite de mener à bien aussi rapidement que possible, dans les deux pays, la procédure légale requise en vue de conclure un accord. En fonction de l'avancement des négociations, on peut cependant s'attendre à ce que le programme 48'/43' prévu pour l'Escaut occidental puisse être réalisé en 1984. Pour le Scheur, ce ne sera possible qu'en 1987. La largeur maximale au plafond prévue du Scheur est fixée à 500 m pour une profondeur maximale au plafond de 16 m du côté ouest et de 15 m du côté est (sous le niveau de haute mer moyenne de vives eaux). Il est exact qu'actuellement, les travaux de dragage doivent s'effectuer par priorité dans le Scheur. C'est effectivement cette méthode qui présente le rendement immédiat le plus élevé. Le projet de budget 1981 prévoit pour le programme d'approfondissement un montant de 750 millions de francs. Celui-ci sera affecté comme suit :

175 millions de francs pour l'Escaut occidental;
575 millions de francs pour le Scheur.

3. Port de Gand

a) Accès du port

Un commissaire déclare que le port de Gand pourrait être rendu accessible aux navires d'un tirant d'eau de 60 pieds.

Le Ministre dément catégoriquement cette assertion. L'entrée au port de Gand d'un tel navire nécessiterait l'approfondissement de la passe du Scheur, la construction d'une nouvelle écluse maritime à Terneuzen ainsi que l'approfondissement et l'élargissement du canal Gand-Terneuzen, impliquant notamment la démolition du tunnel routier du Zelzate. Ceci reviendrait à adopter le projet Anselin (qui ne prévoit cependant pas un tirant d'eau aussi élevé que 60 pieds) et à le compléter par un programme de dragages à réaliser dans le Scheur qui prévoit, indépendamment du programme 48'/43', une profondeur au plafond supplémentaire de 10 pieds. Il se trouve que cet approfondissement supplémentaire coûterait quelques milliards de francs, étant donné que le seuil du Scheur a une longueur de 30 km. Cette dépense peut être évaluée à un minimum de 60 milliards de francs. Il est cependant exact que des navires d'un tirant d'eau de 50 pieds pourront remonter l'Escaut occidental jusqu'à l'écluse de Terneuzen après la réalisation du programme 48'/43' pour le port d'Anvers. La différence $50 - 48 = 2$ pieds est due au fait que Terneuzen se trouve beaucoup plus près de la mer que le port d'Anvers.

b) Quai d'accostage pour le trafic charbonnier

Les difficultés budgétaires, d'une part, et les problèmes que pose l'aggravation constante du chômage, d'autre part, entraînent la nécessité d'affecter par priorité les rares crédits disponibles à des projets immédiatement rentables. Or, la construction d'un quai d'accostage pour le trafic charbonnier

Gentse haven, van direkt nut. Met de invoerder bestaan vaste kontrakten. Nochtans is dit projekt niet ingeschreven in het fysisch programma 1981.

Hierop worden navolgende inlichtingen verschaft: het dossier in kwestie was zeker niet ver genoeg gevorderd, om nog opgenomen te worden in het fysisch programma 1981, toen dit opgesteld werd. Het bestaan van vaste kontrakten is uiteraard een belangrijk element bij het uitwerken van een definitieve beslissing. Het dossier wordt voorgelegd aan de Nationale Havencommissie. Parallel echter worden de budgettaire maatregelen voorbereid om desgevallend de nodige bedragen nog te kunnen voorzien in 1981, gedeeltelijk door interne verschuivingen en gedeeltelijk, zo mogelijk, door een verhoging van het globale plafond.

c) *Studie Anselin*

Het verslag van de « studie-Anselin » betreffende de toegang tot de haven van Gent werd overgemaakt aan de Minister. Welke procedure zal verder gevolgd worden?

De Minister verklaart hierop dat het verslag werd overgemaakt aan de Nationale Havencommissie die haar advies zal geven over de besluiten van de studie.

d) *Betoelaging*

In antwoord op de parlementaire vraag nr. 25 van 5 januari 1981 werd men inzake de gesubsidieerde havenwerken, in kennis gesteld van een aantal geplande, aan te vatten en verder te zetten werken in de haven van Gent met begin- en einddatum der werken. Voor een aantal werken werd geen begin- en einddatum voorzien; zo werd medegedeeld dat voor het bouwen van de kaaimuur westwaarts de bestaande kaaimuur op de zuidelijke oever van het Rodenhuizedok, de eerste faze werd aanbesteed op 13 november 1980; bedrag 105 miljoen. De verlenging van deze kaai is vereist om zowel Ghent Grain Terminal als het tankbedrijf Ghent Tanking een verhoogd gebruik toe te laten door de bestaande aanlegmogelijkheden (670 m kaai) met 120 m te verlengen. Dit zou tevens de vestiging toelaten van een nieuwe silo (500 000 ton capaciteit). Verder wordt voornoemd antwoord de vernieuwing voorzien van de kaaimuur op de LO van het Schepen Sifferdok, kaaien 83 tot 87, voor een bedrag van 285 miljoen en waarvan de aanbesteding doorging op 20 november 1980. Deze vernieuwing zal de verdieping mogelijk maken van 9,5 m tot 13,5 m en de aldaar gevestigde firma's toelaten hun bestaande installaties uit te breiden. Deze verdieping is ook dringend nodig omdat de diepliggende (12,25 m) schepen grote hinder ondervinden bij het manoeuvreren in en uit het Schepen Sifferdok. Verder is er nog het op te richten dienstgebouw voor de havenarbeiders in de Farmanstraat, waarvoor de aanbesteding doorging op 11 december 1980. Het niet-aanvatten van deze werken in 1981 zou sociale moeilijkheden kunnen veroorzaken. Ten slotte is er de bouw van een koelloods op de Port-Arthurkaai, die zou dienen omgevormd tot diepvriesloods, ten einde een diepvriescentrum voor gans Europa (vis, vlees, boter, fruitsappen, fruit enz.) op te richten, en waarvoor de

au port de Gand présente une utilité directe. Des contrats fermes ont déjà été conclus avec l'importateur. Et pourtant, ce projet n'est pas mentionné dans le programme physique pour 1981.

Le Ministre fournit alors les renseignements suivants: le dossier en question n'était certainement pas assez avancé pour être repris dans le programme physique pour 1981 lorsque celui-ci a été rédigé. L'existence de contrats fermes est sans doute un élément important lors de l'élaboration d'une décision définitive. Le dossier est soumis à la Commission nationale portuaire. Parallèlement, des mesures budgétaires sont préparées pour prévoir, le cas échéant, les sommes nécessaires en 1981, en partie moyennant des glissements internes et en partie, si possible, par une augmentation du plafond global.

c) *Etude Anselin*

Le rapport de l'« étude Anselin » concernant l'accès au port de Gand a été transmis au Ministre. Quelle sera la procédure ultérieure?

Le Ministre répond que le rapport a été transmis à la Commission nationale portuaire, qui émettra son avis sur les conclusions de l'étude.

d) *Subventionnement*

En ce qui concerne les travaux portuaires subventionnés, la réponse à la question parlementaire n° 25 du 5 janvier 1981 mentionne une série de travaux prévus, à commencer ou à poursuivre au port de Gand et indique la date du début et celle de l'achèvement de ces travaux. Pour certains de ceux-ci, aucune des deux dates n'a cependant été prévue; ainsi, l'on a fait savoir que, pour la construction du mur de quai qui sera situé à l'ouest du mur de quai existant sur la rive sud du « Rodenhuizedok », l'adjudication de la première phase a eu lieu le 13 novembre 1980, pour un montant de 105 millions. L'allongement de ce quai est nécessaire pour en permettre une plus grande utilisation tant au Ghent Grain Terminal qu'à l'entreprise de stockage Ghent Tanking, du fait que les possibilités actuelles d'accostage (670 m de quai) seraient augmentées de 120 mètres. Cela permettrait en outre de créer un nouveau silo d'une capacité de 500 000 tonnes. Il résulte par ailleurs de la réponse précitée que l'on prévoit la remise en état du mur de quai de la rive gauche du « Schepen Sifferdok », quais 83 à 87, qui coûtera 285 millions et dont l'adjudication a eu lieu le 20 novembre 1980. Cette remise en état permettra de porter la profondeur de 9,5 m à 13,5 m et les entreprises établies à cet endroit auront également ainsi la possibilité d'étendre leurs installations actuelles. Cet approfondissement s'impose d'ailleurs d'urgence, car les navires à grand tirant d'eau (12,25 m) ont beaucoup de difficulté à manoeuvrer pour entrer au « Schepen Sifferdok » et en sortir. En outre, il y a le bâtiment de service à construire pour les ouvriers du port à la « Farmanstraat » et dont l'adjudication a eu lieu le 11 décembre 1980. Au cas où les travaux ne seraient pas encore entamés en 1981, cela pourrait provoquer des troubles sociaux. Enfin, il y a la construction au Port-Arthurkaai

raming 43 miljoen bedraagt. Zullen deze verschillende werken kunnen aangevat worden in 1981 en zullen daarvoor de nodige kredieten ter beschikking worden gesteld ?

In zijn antwoord wees de Minister erop dat voor het verlenen van subsidies aan de stad Gent voor infra- en supprastructuurwerken in de haven, op artikel 63.14 van de ontwerp-begroting 1981 een bedrag van 500 miljoen frank werd voorzien. In het begin van het jaar 1981 werden reeds twee subsidies vastgelegd, die om budgettaire redenen niet meer in 1980 konden verleend worden. Het betreft subsidies voor de volgende werken :

- Vernieuwing kaaimuur LO Schepen Sifferdok (kaai 83 t/m 87) : 285 miljoen frank;
- Bouwen kaaimuur zuidelijke oever Rodenhuizedok : 105 miljoen frank.

De stad Gent kan nu binnenkort met de uitvoering der werken starten. Het is bekend dat de stad Gent reeds op 11 december 1980 het dienstgebouw voor de havenarbeiders in de Farmanstraat in aanbestedig gelegd had. Nochtans had de Minister nog niet toegezegd dat de werken voor subsidiëring in aanmerking komen. Op dit ogenblik worden de mogelijkheden voor de subsidiëring van een dergelijk werk, nog onderzocht in het kader van de bepalingen van het subsidiëeringsbesluit van 24 april 1970. Wat betreft de omvorming van de koelloods (loodsen 32 en 33) op de Port-Arthurkaai tot diepvriesloods wacht de Minister een definitief voorstel van de stad Gent af. Thans blijft op artikel 63.14, 110 miljoen frank beschikbaar t.o.v. het bedrag dat in het verantwoordingsprogramma van de haven van Gent voorzien werd. Aangezien zowel inzake gesubsidieerde werken als inzake rechtstreekse investeringen door de haven van Gent een aantal ontwerpen werden ingeleid nadat de begroting 1981 was opgemaakt, heeft de Minister een concreet voorstel uitgewerkt om het plafond voor Gent te laten optrekken met 500 m.

4. Haven van Zeebrugge

a) Nationale project

Opmerkt wordt dat de begroting voor 1981 nog steeds een artikel 73.18 bevat voor « Bijkomende werken uit te voeren in Wallonië » voor de « parallele kredieten ». Worden dan nog compensaties voorzien voor een nationaal project ? Het nationaal belang van de haven van Zeebrugge werd toch door elke regering erkend !

Hierop antwoordt de Minister dat om budgettaire-technische redenen dit artikel « pro memorie » nog ingeschreven is in de begroting, aangezien een bedrag van 1 810 miljoen nog beschikbaar blijft om een bestemming te krijgen bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. In 1970 werden parallele kredieten tot stand gebracht om bepaalde aspecten

d'un entrepôt frigorifique, qui devrait être transformé en entrepôt de surgélation pour en faire un centre de surgélation pour toute l'Europe (poisson, viande, beurre, jus de fruit, fruits, etc.); le coût des travaux y a été évalué à 43 millions. Tous ces différents travaux pourront-ils commencer en 1981 et les crédits nécessaires pourront-ils être rendus disponibles ?

Dans sa réponse, le Ministre indique notamment que l'article 63.14 du projet de budget 1981 prévoit un subside de 500 millions de francs pour la ville de Gand en vue de l'exécution de travaux d'infrastructure et de superstructure dans le port. Deux subsides n'ayant pu être accordés en 1980 pour des raisons budgétaires ont déjà été engagés début 1981. Ils concernent les travaux suivants :

- Modernisation du mur de quai de la rive gauche, bassin Siffer (83 à 87) : 285 millions de francs;
- Construction d'un mur de quai sur la rive sud, bassin de Rodenhuize : 105 millions de francs.

La ville de Gand est à même d'entamer les travaux prochainement. On n'ignore pas que le bâtiment de service destiné aux ouvriers du port, situé « Farmanstraat », avait déjà été mis en adjudication par la ville de Gand le 11 décembre 1980. Toutefois, à l'époque, le Ministre n'avait pas encore déclaré que ces travaux étaient susceptibles d'être subsidiés. La possibilité de l'octroi éventuel d'un subside est actuellement à l'étude dans le cadre des dispositions de l'arrêté du 24 avril 1970 relatif à l'octroi de subsides. Le Ministre tient à indiquer, en ce qui concerne la transformation de l'entrepôt frigorifique (entrepôts 32 et 33) du « Port-Arthurkaai » en entrepôt surgélateur, qu'il attend une proposition définitive de la ville de Gand en la matière. 110 millions de francs du montant prévu au programme justificatif du port de Gand sont actuellement encore disponibles à l'article 63.14. Etant donné que la ville de Gand a introduit une série de projets concernant tant des travaux subsidiés que des investissements directs, après la mise au point du budget 1981, le Ministre a élaboré une proposition concrète en vue d'une augmentation du plafond pour Gand de 500 millions de francs.

4. Port de Zeebrugge

a) Projet national

Un commissaire fait observer que le budget de 1981 comporte toujours un article 73.18 « Travaux supplémentaires à réaliser en Wallonie » au titre des « crédits parallèles ». Il s'étonne de constater qu'on prévoit encore des compensations pour un projet national. L'importance nationale du port de Zeebrugge a quand même été reconnue par tous les gouvernements !

Le Ministre répond que, pour des raisons de technique budgétaire, l'article figure encore « pour mémoire » au budget, étant donné qu'un montant de 1 810 millions reste disponible pour être affecté par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres. En 1970, des crédits parallèles furent introduits pour compenser certains aspects des travaux à

van de werken voorzien in Zeebrugge, die van regionale aard beschouwd werden, te compenseren. Sinds 1978 werd een einde gemaakt aan deze compensatiepolitiek en werd geopteerd voor een globaal evenwicht van de infrastructuurpolitiek, dat terug te vinden is in het Prioritair Infrastructuurprogramma. In 1980 heeft de Regering beslist dit globale evenwicht te respekteren. De begroting 1981 bevat derhalve geen nieuwe parallelle kredieten.

b) *Compensatiekredieten*

In de verschillende begrotingen van de laatste jaren kwam er telkens een artikel 73.18 voor betreffende « bijkomende werken uit te voeren in Wallonië ».

Het ging hier om de compensatiekredieten voor werken in Zeebrugge. Vermoedelijk voor de laatste maal, kwam op dat artikel, machtigingen voor in 1979 en wel voor een bedrag van 38 miljoen frank.

Het totaal aan vastleggingen bereikte toen 8 miljard en het totaal aan ordonnancerings, 2 miljard.

Dezelfde cijfers kwamen voor op de begroting 1980 en staan nu ook weer op de begroting 1981.

Hoe staat het nu juist met deze kredieten ?

Welk is b.v. de evolutie van de ordonnancerings ?

Voor wat werden zij aangewend ?

De Minister verstrekt volgende uitleg :

Het totale bedrag der parallelle kredieten, 8 miljard in vastlegging, heeft reeds het voorwerp uitgemaakt van een budgettaire inschrijving. Deze 8 miljard ging vergezeld van de inschrijving van ordonnanceringskredieten ten belope van 2 miljard, d.i. 25 pct. van het vastleggingskrediet, per analogie met het percentage der betalingen op de vastleggingen van het lopende jaar dat voor Zeebrugge kon voorzien worden.

Een bedrag van 1 810 miljoen in vastlegging en, bijgevolg, 425,5 miljoen in ordonnancerings, blijft beschikbaar om geactiveerd te worden bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

Het detail der affectaties van parallelle kredieten werd gegeven in antwoord op de parlementaire vraag nr. 45 d.d. 29 januari 1981 van senator Noël de Burlin.

Om de juiste situatie te kennen der betalingen op parallelle kredieten die reeds overgeschreven werden, is het nodig de verantwoordelijken te ondervragen van de begrotingen waar naar deze kredieten overgeschreven werden.

c) *Bouw der kaaien*

Wanneer de sluis te Zeebrugge zal klaar zijn, bestaat het gevaar dat de infrastructuur achter deze sluis — met name de kaaien — onvoldoende is om de sluis optimaal te laten renderen. Is het niet mogelijk een aantal kosten in de voorhaven zoals de bouw van aanlegsteigers, ten laste te leggen van Distrigaz om zo, binnen de begroting van het departement, kredieten vrij te maken voor de bouw van een tweede kaaimuur in de achterhaven ?

Zeebrugge, que l'on considérait de caractère régional. Depuis 1978, il a été mis fin à cette politique de compensation et on a opté pour un équilibre global de la politique des grandes infrastructures, qui se retrouve dans le Programme d'infrastructures prioritaires. En 1980, le Gouvernement a décidé de respecter cet équilibre global. Le budget ne contient donc plus de nouveaux crédits parallèles.

b) *Crédits de compensation*

Les budgets successifs des dernières années comportaient chaque fois un article 73.18 relatif à des « travaux supplémentaires à réaliser en Wallonie ».

Il s'agissait des crédits de compensation des travaux de Zeebrugge. En 1979, cet article prévoyait, probablement pour la dernière fois, des autorisations pour un montant de 38 millions de francs.

Le montant total des engagements atteignait alors 8 milliards et celui des ordonnancements 2 milliards.

Les mêmes chiffres se retrouvent dans le budget de 1980 et ils figurent une fois de plus dans le budget de 1981.

Qu'en est-il exactement de ces crédits ?

Quelle est, par exemple, l'évolution des ordonnancements ?

Quelle a été leur affectation ?

Le Ministre fournit les explications suivantes :

Le montant total des crédits parallèles, soit 8 milliards en engagements, a déjà fait l'objet d'une inscription budgétaire. Ces 8 milliards allaient de pair avec une inscription de crédits d'ordonnancement de 2 milliards, c'est-à-dire 25 p.c. des crédits d'engagement, par analogie au pourcentage prévisible de paiement sur engagements de l'année en cours pour les travaux de Zeebrugge.

Un montant de 1 810 millions en engagements et, en conséquence, de 425,5 millions en ordonnancements, reste disponible pour être affecté par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

Le détail des affectations des crédits parallèles a été donné en réponse à la question parlementaire n° 45 du 29 janvier 1981 au sénateur Noël de Burlin.

Pour connaître la situation exacte des paiements sur crédits parallèles transférés, il y a lieu d'interroger les responsables des budgets vers lesquels les crédits ont été transférés.

c) *Construction des quais*

Il y a lieu de craindre qu'une fois que l'écluse de Zeebrugge sera prête, l'infrastructure en amont de celle-ci — et notamment les quais — soit insuffisante pour assurer un rendement optimal de l'écluse. N'est-il pas possible de mettre à charge de Distrigaz le coût de certains travaux effectués dans l'avant-port, ce qui permettrait de libérer, à l'intérieur du département, les crédits nécessaires pour financer à la construction d'un deuxième mur de quai dans l'arrière-port ?

Thans worden alle werken die uitgevoerd worden in het kader van het raamkontraat ten laste gelegd van Openbare Werken. Een andere verdeling kan onderzocht worden, maar het is duidelijk dat de Regering hierover zal moeten beslissen. Wat de bouw van een tweede kaaimuur betreft, moet verwezen worden naar de regeringsbeslissing d.d. 9 augustus 1980 volgens welke de Nationale Commissie voor het Havenbeleid om advies zal gevraagd worden met betrekking tot de verdere uitbouw van de achterhaven.

d) *Steenkoolkaai te Zeebrugge*

Volgens vooruitzichten van het Planbureau zou ons land rond 1990 tot 10 miljoen ton kolen per jaar moeten invoeren. Kan dit verwerkt worden door de thans bestaande haveninfrastructuur? Is de bouw van een steenkoolkaai in Zeebrugge in dit verband geen noodzaak?

Volgens de Minister onderzoekt een werkgroep van de Nationale Havencommissie de capaciteit die thans geboden wordt door de Belgische havens voor het massavervoer, in verhouding tot de vooruitzichten der toekomstige behoeften. Deze studie zal de nodige elementen aanbrengen voor het te volgen beleid in dit domein. In alle geval zal men iedere interne trafiekafeiding moeten vermijden, en supplementaire trafieken trachten aan te trekken.

e) *Onderbreking der bouwwerken*

De moeilijkheden die, enkele jaren geleden reeds, ontstonden bij de bouw van de nieuwe zeesluis te Zeebrugge zijn voldoende bekend. Na de stillegging van de werken gedurende zowat 3 1/2 jaar, maakte de aannemer aanspraak op een aanzienlijke schadevergoeding. Daarover werd onderhandeld en het bestaan van deze schade-eis speelde een rol bij de toewijzing van de hernieuwde aanbesteding voor het hernemen van de werken in 1976. Toen was er sprake van een voorlopige schadevergoeding aan de aannemer van 581 887 047 frank.

Hoe is deze schadevergoeding uiteindelijk bepaald? Werd zij inmiddels al volledig uitbetaald en zijn er nog betwistingen hangend? Onlangs werden de werken blijkbaar opnieuw voor een tweetal maanden stilgelegd, omdat de Staat de nodige betalingen niet uitvoerde. Welke waren de gevolgen van deze stillegging? Kunnen ze ook aanleiding geven tot een schadevergoeding of een meerprijs? Indien het Commissielid goed ingelicht is, werd in 1972, t.t.z. toen op 1 maart van dat jaar het werk aanvaard werd, een duurtijd voorzien van vijf jaar.

Hoe ziet dit tijdschema er nu uit? Het aanvankelijk bestek, goedgekeurd op 29 oktober 1971, bedroeg, indien het lid juist ingelicht is: 1 588 349 018 frank. Het nieuwe bestek op basis van hetwelk de werken in 1976 werden hervat, bedroeg, meent hij, 3 700 000 000 frank. Hoe ziet de evolutie van deze cijfers er op dit ogenblik uit?

Actuellement, tous les travaux effectués en exécution du « contrat-cadre » sont pris en charge par les Travaux publics. Une autre répartition pourrait être envisagée, mais il est clair que c'est au Gouvernement qu'il appartiendra d'en décider. Pour ce qui concerne la construction d'un deuxième mur de quai, il y a lieu de se référer à la décision gouvernementale du 9 octobre 1980, aux termes de laquelle l'avis de la Commission nationale de la Politique portuaire sera demandé au sujet de l'extension future de l'arrière-port.

d) *Quai au charbon à Zeebrugge*

Selon certaines prévisions du Bureau du Plan, notre pays devrait importer vers 1990 jusqu'à 10 millions de tonnes de charbon par an. L'infrastructure portuaire actuelle est-elle suffisante pour faire face à cette situation? La construction à Zeebrugge d'un quai d'accostage pour le trafic charbonnier ne constitue-t-elle pas une nécessité à cet égard?

Le Ministre répond qu'un groupe de travail de la Commission nationale portuaire examine les capacités actuellement offertes par les ports belges pour le transport en vrac, en relation avec les prévisions des besoins futurs. Cette étude apportera les éléments nécessaires en vue d'une politique à suivre dans ce domaine. En tout cas, il faudra éviter tout détournement de trafic interne et essayer d'attirer des trafics supplémentaires.

e) *Arrêt des travaux de construction*

Les difficultés qui ont surgi, il y a déjà quelques années, en ce qui concerne la construction de la nouvelle écluse maritime de Zeebrugge sont suffisamment connues. Après que les travaux eurent été interrompus depuis trois ans et demi environ, l'entrepreneur réclama un dédommagement considérable. Il y eut des pourparlers à ce sujet et l'existence même de cette réclamation ne manqua pas d'influencer l'attribution de la nouvelle adjudication en vue de la reprise des travaux en 1976. A l'époque, il fut question d'une indemnité provisionnelle de 581 887 047 francs à verser à l'entrepreneur.

Comment, en fait, le montant de cette indemnité a-t-il été fixé? A-t-elle déjà été, depuis lors, payée intégralement et des litiges seraient-ils encore pendants? Il semble bien que, récemment, les travaux aient, une fois de plus, été arrêtés pour deux mois, parce que l'Etat n'effectuait pas les paiements requis. Quelles ont été les conséquences de cet arrêt? Peuvent-elles donner lieu, à leur tour, à un dédommagement ou à une majoration de prix? Si l'intervenant est bien renseigné, lorsque l'exécution des travaux fut décidée le 1^{er} mars 1972, on avait prévu qu'ils dureraient cinq ans.

Qu'en est-il aujourd'hui de l'observation de ce délai? Le cahier des charges initial, approuvé le 29 octobre 1971, s'élevait, sauf erreur, à 1 588 349 018 francs. Le nouveau cahier des charges, sur la base duquel les travaux ont été repris en 1976, prévoyait, semble-t-il, un montant de 3 700 000 000 de francs. Comment ces chiffres ont-ils évolué jusqu'ici?

De Minister antwoordt dat de schadevergoeding werd geregeld door middel van bijaktes. In 1975 werd de aannemer een voorlopige vergoeding van 400 miljoen frank toegekend. In 1977 werd dit bedrag vervolledigd met een saldo van 195 miljoen frank. Deze bedragen werden uitbetaald.

Wat de recente stillegging van de werken betreft, oordeelde de aannemer dat hij, op grond van de bepalingen van het algemeen lastenkohier, ertoe gerechtigd was niet alleen de werken stil te leggen maar tevens een schade-eis in te dienen.

De ontvankelijkheid van deze schade-eis wordt door het bevoegde bestuur onderzocht, evenals de eventuele gegrondheid van de aangevraagde termijnverlenging.

Het oorspronkelijk tijdsschema bedraagt 60 kalendermaanden, volgens het bijzonder lastenboek, en twee maanden termijnverlenging wegens slecht weder, wat de NV Sogetra betreft.

Voor de werken uitgevoerd door TRT/SBBM was de voorziene periode vier jaar, waarbij een termijnverlenging van 17 maanden voor o.m. bijkomende werken gevoegd diende te worden.

De twee voormelde uitvoeringstermijnen overlappen elkaar enigszins. Als einddatum voor de totale aanneming wordt 30 juni 1981 vooropgesteld, indien geen bijkomende termijnverlenging meer wordt toegestaan.

De volledige kostprijs, berekend met de actuele gegevens, bedraagt :

a) 2 024 225 705 frank voor de werken uitgevoerd door Sogetra. Dit bedrag is volledig uitbetaald.

b) 3 835 526 996 frank voor de werken uitgevoerd door de TV TRT/SBBM. Van dit laatste bedrag moet nog een som van circa 100 000 000 frank betaald worden aan de TV.

De totale kostprijs is dus 5 859 752 701 frank.

Hij slaat op de werken van de burgerlijke bouwkunde, m.i.v. de inkokering van de parallelle vaarten.

E. Gebouwen

1. Reservatie voor kunstwerken

Een lid meent zich te herinneren dat ingevolge een wettelijke of reglementaire bepaling bij het optrekken van een openbaar gebouw een gedeelte van de voorziene investeringen moet worden gereserveerd voor het werk van een kunstenaar. Indien dit juist is, zou het lid graag de precieze tekst van die regeling kennen en vernemen of zij volledig of gedeeltelijk wordt nageleefd. Hoeveel werd tijdens de jongste vijf jaren aan kunst besteed in de rijksgebouwen? Wat zijn de voorzieningen voor 1981?

Le Ministre répond que l'indemnisation a été réglée au moyen d'avenants. En 1975, une indemnité provisionnelle de 400 millions de francs avait été accordée à l'entrepreneur. En 1977, ce montant a été complété par un solde de 195 millions. Toutes ces sommes ont été payées.

En ce qui concerne la récente interruption des travaux, l'entrepreneur a estimé qu'il était en droit non seulement de les arrêter, mais aussi d'introduire une demande de dédommagement, sur la base des clauses du cahier général des charges.

La recevabilité de cette demande est examinée par le service compétent, ainsi que le bien-fondé de la prolongation de délai sollicitée.

La programmation initialement prévue était de 60 mois civils, d'après le cahier spécial des charges, et de deux mois de prolongation de délai par suite des intempéries, pour ce qui concerne la SA Sogetra.

Quant aux travaux exécutés par TRT/SBBM, le délai prévu était de quatre ans, auxquels devait s'ajouter une prolongation de 17 mois, en raison notamment de travaux supplémentaires.

Les deux délais d'exécution précités se recouvrent partiellement. Comme date d'achèvement de l'entreprise globale, on prévoit le 30 juin 1981, si aucune prolongation du délai n'est plus accordée.

Le coût total, calculé sur la base des données actuelles, se monte à :

a) 2 024 225 705 francs pour les travaux exécutés par Sogetra. Ce montant a été entièrement payé.

b) 3 835 526 996 francs pour les travaux exécutés par l'AM TRT/SBBM. De ce dernier montant, une somme d'environ 100 000 000 de francs doit encore être payée à l'AM.

Le coût total s'élève donc à 5 859 752 701 francs.

C'est celui des travaux de génie civil, y compris la mise sous pertuis des canaux parallèles.

E. Bâtiments

1. Réserves pour des œuvres d'art

Un membre croit se rappeler que, lors de l'érection d'un édifice public, une partie des investissements prévus, doit, en vertu d'une disposition légale ou réglementaire, être réservée à l'œuvre d'un artiste. Si cela est exact, l'intervenant aimerait connaître le texte précis de cette disposition et savoir si elle est respectée en tout ou en partie. Quels montants ont été affectés à des œuvres d'art dans les édifices publics au cours des cinq dernières années? Quelles sont les prévisions pour 1981?

Door de Minister werd volgend antwoord verstrekt :

a) Er bestaat geen wet of reglement die voorschrijft dat bij het oprichten van rijksgebouwen, een zeker bedrag moet gereserveerd worden voor kunstwerken.

b) Tijdens de jongste vijf jaren werden de volgende bedragen aan kunstwerken besteed bij het oprichten van rijksgebouwen :

— Brussel : Administratief complex, Regentlaan
Decoratief element in blauwe steen (Van Looy) : 761 041 frank;
Uitvoering van een wandtapijt (Lismont) : 955 550 frank;
Schilderij in inkomhall (Dudant) : 986 000 frank.

— Brussel : Rijksadministratief Centrum
Beeldhouwwerk (Ghijsse) : 5 452 000 frank;
Beeldhouwwerk in hof (Aebly) : 794 940 frank;
Ontvangsthall (Jasinski) : 4 272 744 frank.

— Brussel : Raad van State
Siermetselwerk : 2 000 000 frank.

— Brussel : Residence Palace
Beeldhouwwerk : 114 400 frank.

— Antwerpen : Gouvernementshotel
Fontein (Bury) : 5 359 200 frank;
Zuil in brons (De Leeuw) : 1 900 000 frank.

— Antwerpen : Koninklijk Museum voor Schone Kunsten
Herstellen beeldengroepen : 4 500 000 frank.

— Zeebrugge : Zeesluis, bedieningsgebouw
Beeldhouwwerk : 600 000 frank;
Keramik : 600 000 frank;
Muurschilderij : 400 000 frank.

— Luik : Rijksadministratief Centrum
Olieverfschilderijen van :
Calembert : 40 600 frank;
Engeli : 40 600 frank;
Grooteclaes : 58 000 frank;
Willemsen : 58 000 frank;
Pijpers : 58 000 frank;
Lardinois : 58 000 frank;
Musin : 58 000 frank;
Acrylitische schilderij (Flausch) : 58 000 frank;
Relief in brons (Andrien) : 290 000 frank;
Relief in aluminium (Janjolf) : 232 000 frank.

Le Ministre a donné la réponse suivante :

a) Il n'existe pas de loi ni de règlement prescrivant que lors de l'érection d'édifices publics, un certain montant doit être réservé pour des œuvres d'art.

b) Au cours des cinq dernières années, les montants suivants ont été consacrés à des œuvres d'art lors de la construction d'édifices publics :

— Bruxelles : Complexe administratif, boulevard du Régent
Élément décoratif en pierre bleue (Van Looy) : 761 041 francs;
Exécution d'une tapisserie (Lismont) : 955 550 francs;
Peinture dans le hall d'entrée (Dudant) : 986 000 francs.

— Bruxelles : Cité administrative
Sculpture (Ghijsse) : 5 452 000 francs;
Sculpture dans le jardin (Aebly) : 794 940 francs;
Hall d'accueil (Jasinski) : 4 272 744 francs.

— Bruxelles : Conseil d'Etat
Maçonnerie décorative : 2 000 000 de francs.

— Bruxelles : Résidence Palace
Sculpture : 114 400 francs.

— Anvers : Hôtel du gouvernement
Fontaine (Bury) : 5 359 200 francs;
Colonne en bronze (De Leeuw) : 1 900 000 francs.

— Anvers : Musée royal des Beaux-Arts
Réfection de groupes de sculptures : 4 500 000 francs.

— Zeebrugge : Ecluse maritime, bâtiment de commande
Sculpture : 600 000 francs;
Céramique : 600 000 francs;
Peinture murale : 400 000 francs.

— Liège : Centre administratif de l'Etat
Peintures à l'huile de :
Calembert : 40 600 francs;
Engeli : 40 600 francs;
Grooteclaes : 58 000 francs;
Willemsen : 58 000 francs;
Pijpers : 58 000 francs;
Lardinois : 58 000 francs;
Musin : 58 000 francs;
Peinture acrylique (Flausch) : 58 000 francs;
Relief en bronze (Andrien) : 290 000 francs;
Relief en aluminium (Janjolf) : 232 000 francs.

c) In de mate van het ter beschikking gestelde investeringskrediet zouden volgende kunstwerken in 1981 kunnen gerealiseerd worden :

— Brussel : Nieuw Munthof

Versieringselement in gevel (Landuyt) : 4 000 000 frank;

— Brussel : Rijksadministratief Centrum

Beeld in brons (Strebelle) : 6 500 000 frank;

Beeld in brons (Grard) : 3 000 000 frank;

Studieopdracht uitgevoerd door Jasinski en Vennoten voor de inrichting van toren - Blok E (kunstenaars nog aan te duiden) : 45 000 000 frank.

— Hasselt : Rijksadministratief Centrum

Faze 1 : Kunstwerken in het gebouw : 1 500 000 frank;

Faze 1 : Beeldhouwwerken in groene zone : 1 500 000 frank;

Faze 2 : Refter - Bas-reliëf in gebakken klei : 600 000 frank.

— Bergen : Rijkswacht - Processieweg

Keramik : 600 000 frank.

— Bergen : Nieuw gebouw RTBF

Beeldhouwwerk (Heulgen) : 2 500 000 frank.

— Verviers : Justitiepaleis

Beeldhouwwerk (Gandolf) : 2 999 760 frank.

— Luik : Rijksadministratief Centrum

Kunstvlaggestok (Andrien) : 150 000 frank.

— Butgenbach : Duitse Cultuur

Carrelage van het zwembad (Jo de la Haut) : 350 000 frank;

Alpinisme (Michel Ruelle) : 200 000 frank.

— Lantin : Gevangenis

Kruis van de kapel : 400 000 frank.

— Naimette : Sportcentrum

Beeldhouwwerk « Saute Mouton » (Andrien) : 559 000 frank.

2. Europese scholen

Artikel 72.04 (zie blz. 110) bevat nieuwe vastleggingen voor de Europese Scholen voor een totaal van 220 miljoen, waaronder 180 miljoen voor de school te Ukkel en 38 miljoen

c) Dans les limites du crédit d'investissement disponible, les œuvres d'art suivantes pourraient être réalisées en 1981 :

— Bruxelles : Nouvel Hôtel de la Monnaie

Élément décoratif dans la façade (Landuyt) : 4 000 000 de francs.

— Bruxelles : Cité administrative de l'Etat

Sculpture en bronze (Strebelle) : 6 500 000 francs;

Sculpture en bronze (Grard) : 3 000 000 de francs;

Mission d'études réalisée par Jasinski et associés pour l'aménagement de la tour - Bloc E (artistes encore à désigner) : 45 000 000 de francs.

— Hasselt : Centre administratif de l'Etat

Phase 1 : Œuvres d'art à l'intérieur de l'édifice : 1 500 000 francs;

Phase 1 : Sculptures dans la zone verte : 1 500 000 francs;

Phase 2 : Réfectoire - Bas-relief en argile cuite : 600 000 francs.

— Mons : Gendarmerie - Chemin de procession

Céramique : 600 000 francs.

— Mons : Nouveau bâtiment RTBF

Sculpture (Heulgen) : 2 500 000 francs.

— Verviers : Palais de Justice

Sculpture (Gandolf) : 2 999 760 francs.

— Liège : Centre administratif de l'Etat

— Hampe de drapeau artistique (Andrien) : 150 000 francs.

— Butgenbach : Culture allemande

Carrelage du bassin de natation (Jo de la Haut) : 350 000 francs;

Alpinisme (Michel Ruelle) : 200 000 francs.

— Lantin : Prison

Croix de la chapelle : 400 000 francs.

— Naimette : Centre sportif

Sculpture « Saute Mouton » (Andrien) : 559 000 francs.

2. Ecoles européennes

L'article 72.04 (voir p. 110) prévoit de nouveaux engagements destinés aux Ecoles européennes pour un montant total de 220 millions, dont 180 millions pour l'école d'Uccle

van het aantal Lid-Statens, gestadig toeneemt, wat eveneens van invloed is op het aantal kinderen dat de Europese Scholen aandoet.

3. Gebouw Ministerraad EG

Op artikel 72.10 « Oprichting van een gebouw voor de Ministerraad van de Europese Gemeenschap te Brussel », komen geen nieuwe machtigingen voor op de begroting 1981.

Het vastleggingsplafond bereikt niettemin toch al 55 500 000 frank en de ordonnancerings 51 miljoen.

Hoever staat het met dit gebouw ? (inplanting, kostenprijs, eventuele toestand der werken, voorziene ingebruikneming enz.)

De Minister antwoordde als volgt :

De realisatie van het gebouw voor de Ministerraad van de Europese Gemeenschap zal het voorwerp uitmaken van een promotieopdracht, die slaat op de studie, de uitvoering en de financiering.

Het programma is bepaald. Het bouwterrein, het gabarit en de inplanting van dit complex werd vastgelegd in ruim overleg met de stad en de Regio. Het bouwterrein is begrensd door de Wetstraat, het Rond Punt Schuman, de Cominestraat, de Justus Lipsiusstraat, de Belliardstraat en de Etterbeeksesteenweg. Het Residence Palace wordt behouden uitgenomen de garages en de vleugel langs de Justus Lipsiusstraat. De Cominestraat wordt langs beide zijden geïntegreerd in het project.

Het globale opzet omvat $\pm 120\ 000\ m^2$ aan lokalen, $\pm 70\ 000\ m^2$ parking en een tunnel voor het doorgaand verkeer komende van de Belliardstraat met aansluiting op het complex.

Een bijkomende consultatie van de vijf geïnteresseerde groepen werd op 12 maart 1981 aangevat. Deze moet leiden tot de keuze van de promotor en het sluiten van een raamkontraat.

De ingebruikneming van het complex is voorzien tegen einde 1986.

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 4

Wat was de opbrengst van de door artikel 4 toegestane inning van bepaalde taksen voor het jaar 1980 en het voorziene bedrag voor 1981 ? Waar komt deze som voor in de tabellen ?

à l'augmentation du nombre d'Etats membres, ce qui influence également le nombre d'enfants qui fréquentent les Ecoles européennes.

3. Bâtiment du Conseil des Ministres des Communautés européennes

A l'article 72.10 « Construction d'un bâtiment pour le Conseil des Ministres des Communautés européennes à Bruxelles » ne figurent pas de nouvelles autorisations pour le budget de 1981.

Néanmoins, le plafond d'engagement atteint tout de même déjà 55 500 000 francs et les crédits d'ordonnement 51 millions.

Qu'en est-il de ce bâtiment (implantation, coût, état d'avancement éventuel des travaux, date prévue de mise en service, etc.) ?

Le Ministre a donné la réponse suivante :

La réalisation du bâtiment du Conseil des Ministres des Communautés européennes fera l'objet d'un contrat de promotion relatif à l'étude, à l'exécution et au financement.

Le programme est défini. Le terrain à bâtir, le gabarit et l'implantation de ce complexe ont été décidés en large concertation avec la ville et la Région. Le terrain à bâtir est délimité par la rue de la Loi, le rond-point Schuman, la rue de Comines, la rue Juste-Lipse, la rue Belliard et la chaussée d'Etterbeek. Le Résidence Palace est maintenu, sauf les garages et l'aile le long de la rue Juste-Lipse. La rue de Comines est intégrée des deux côtés dans le projet.

Le projet total comprend $120\ 000\ m^2$ de locaux, $\pm 70\ 000\ m^2$ de parkings et un tunnel pour le trafic de transit venant de la rue Belliard avec une liaison vers le complexe.

Une consultation complémentaire des cinq groupes intéressés a été lancée le 12 mars 1981. Celle-ci doit conduire au choix du promoteur et à la conclusion d'un contrat-cadre.

La mise en service du complexe est prévue pour la fin de 1986.

DISCUSSION DES ARTICLES

Article 4

Quel a été le produit de la perception de certaines taxes autorisée par l'article 4 pour l'année 1980 et quel est le montant prévu pour 1981 ? Où cette somme figure-t-elle dans les tableaux ?

De Minister geeft navolgende inlichtingen.

Geboekte ontvangsten in 1980 : 3 814 022 frank.

Raming 1981 : 3,8 miljoen.

Deze inkomsten zijn ingeschreven in de Rijksmiddelenbegroting, titel I, lopende ontvangsten, sectie II, niet-fiscale ontvangsten, hoofdstuk IX, Openbare Werken, artikel 36.01 : « Opbrengsten van rivieren en kanalen ».

Artikel 5

Op basis van de reële uitgaven van 1979, kan naar de Minister verklaart de opsplitsing van het bedrag van 13,0 miljoen als volgt geschat worden :

Argenteuil : 3,0 miljoen;

Marche-les-Dames : 0,1 miljoen;

Laken : 3,8 miljoen;

Brussel : 6,1 miljoen.

Deze uitgaven werden steeds ten laste genomen door het Departement. Op vraag van het Bestuur van de Begroting, werden zij gegroepeerd in één enkel begrotingsartikel dat overeenstemt met de machtiging die gegeven wordt door artikel 5 van het ontwerp van begrotingswet.

Artikel 8

De uitzonderlijke toelage verleend door artikel 8 van het ontwerp, werd ingevoerd toen de boekhouding van het Wegenfonds werd overgenomen door de boekhoudingsdienst van het Departement. Het was een overgangsmaatregel in afwachting van een aanpassing van de personeelsformatie van de Algemene Diensten, met inachtneming van de uitbreiding van de taak van de dienst boekhouding. Het is evenwel nog niet mogelijk geweest een nieuwe personeelsformatie voor de betrokken dienst in te voeren.

STEMMINGEN

Het ontwerp is aangenomen met 10 tegen 2 stemmen, bij 1 onthouding.

Dit verslag is goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

De Verslaggever,
J. DE SERANNO.

De Voorzitter,
F. DE BONDT.

Le Ministre fournit les renseignements suivants :

Recettes effectuées en 1980 : 3 814 022 francs.

Estimation 1981 : 3,8 millions.

Les recettes en question sont prévues au budget des Voies et Moyens, titre I, dépenses courantes, section II, recettes non fiscales, chapitre IX, Travaux publics, article 36.01 : « Produits des rivières et canaux ».

Article 5

Le Ministre déclare que, sur base des dépenses réelles effectuées en 1979, la répartition du montant de 13,0 millions peut être estimée comme suit :

Argenteuil : 3,0 millions;

Marche-les-Dames : 0,1 million;

Laeken : 3,8 millions;

Bruxelles : 6,1 millions.

Ces dépenses ont toujours été prises en charge par le Département. A la demande de l'Administration du Budget, elles ont été regroupées sur un seul article budgétaire correspondant à l'autorisation donnée par l'article 5 du projet de loi budgétaire.

Article 8

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

VOTES

Le projet a été adopté par 10 voix contre 2 et 1 abstention.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des voix.

Le Rapporteur,
J. DE SERANNO.

Le Président,
F. DE BONDT.

ERRATUM

—

Wetstabel

TITEL I

LOPENDE UITGAVEN

SECTIE 03

Pagina 14 : lezen : « Totalen voor sectie 03 » in plaats van « Totaal voor sectie 03 ».

SECTIE 31

Pagina 20 : artikel 33.07 : lezen « (07) » in plaats van « (60) ».

TITEL VII

INSTELLINGEN VAN OPENBAAR NUT

Wegenfonds

Pagina 50 : Totalen voor de ontvangsten — in de kolom 1981 : lezen « 95 541 295 » in plaats van « 95 541 299 ».

ERRATUM

—

Tableau de loi

TITRE I

DEPENSES COURANTES

SECTION 03

Page 14 : lire : « Totaux pour la section 03 » au lieu de « Total pour la section 01 ».

SECTION 31

Page 20 : article 33.07 : lire « (07) » au lieu de « (60) ».

TITRE VII

ORGANISMES D'INTERET PUBLIC

Fonds des Routes

Page 50 : Totaux pour les recettes — dans la colonne 1981 : lire « 95 541 295 » au lieu de « 95 541 299 ».

BIJLAGEN

ANNEXES

1. Lopende uitgaven
(In miljoenen franken)1. Dépenses courantes
(En millions de francs)

	1980 Aangepast — 1980 Ajusté	% van het totaal — % du total	1981	% van het totaal — % du total	1981 — 1980
1. Onderhoud elektriciteit. — <i>Entretien électricité</i> . .	307,0		3,88,1		1,26
2. Onderhoud waterwegen. — <i>Entretien voies hydrauliques</i>	2 815,2	6,77	3 024,0	7,13	1,07
3. Onderhoud Groenplan. — <i>Entretien Plan Vert</i> . .	48,1		70,0		1,46
4. Onderhoud gebouwen. — <i>Entretien bâtiments</i> . .	32,0		32,0		1,00
5. Financiële lasten. — <i>Charges financières</i>	32 514,1	68,72	33 800,8	68,62	1,04
6. Overdrachten aan openbare diensten. — <i>Transferts aux services publics</i>	4 352,5	9,20	4 258,4	8,64	0,98
7. Personeelsuitgaven. — <i>Dépenses de personnel</i> . .	6 086,1	12,86	6 495,8	13,19	1,07
8. Werkingskosten. — <i>Dépenses de fonctionnement</i> .	1 156,9	2,45	1 192,6	2,42	1,03
Totalen der lopende uitgaven. — <i>Totaux dépenses courantes</i>	47 311,9	100,00	49 261,7	100,00	1,04

2. Evolutie van de omvang van de programma's van de vier sectoren (wegen, waterwegen, gebouwen en diversen) in die investeringsprogramma's vanaf 1971

2. Evolution de l'importance des programmes des quatre secteurs (routes, voies hydrauliques, bâtiments et divers) au sein du programme d'investissements depuis 1971

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Wegen. — <i>Routes</i> . .	23 531 0,58	28 786 0,55	27 403,0 0,54	19 913,2 0,56	27 950 0,63	29 700,0 0,65	27 982,0 0,54	30 638 0,49	34 243 0,48	33 822,0 0,47	24 810,0 0,43
Waterwegen. — <i>Voies hydrauliques</i>	11 469 0,28	15 800 0,30	13 256,5 0,26	8 011,4 0,22	10 004 0,22	10 504,0 0,23	16 313,5 0,31	23 588 0,37	27 995 0,40	27 928,0 0,39	24 071,5 0,41
Gebouwen. — <i>Bâti-ments</i>	2 731 0,07	4 358 0,08	3 725,5 0,07	3 113,1 0,09	3 381 0,08	5 131,0 0,11	7 117,8 0,14	7 986 0,13	7 313 0,10	8 174,3 0,11	8 360,0 0,14
Diversen. — <i>Divers</i> . .	2 646 0,07	3 012 0,06	5 894,0 0,12	4 588,2 0,13	3 300 0,07	680,6 0,01	711,0 0,01	753 0,01	1 125 0,02	2 075,0 0,03	830,0 0,02
Totalen. — <i>Totaux</i> . .	40 377 1,00	51 956 1,00	50 279,0 1,00	35 625,9 1,00	44 635 1,00	46 015,6 1,00	52 124,3 1,00	62 965 1,00	70 676 1,00	71 999,3 1,00	58 071,5 1,00

3. Evolutie der verschillende sectoren van de investeringsprogramma's van Openbare Werken vanaf 1971 (1971 = 100)

3. Evolution des différents secteurs du programme d'investissement des Travaux publics depuis 1971 (1971 = 100)

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Wegen. — Routes	23 531	28 786	27 403,0	19 913,2	27 950	29 700,0	27 982,0	30 638	34 243	33 822,0	24 810,0
	100	122	116	85	119	126	119	130	146	144	105
Waterwegen. — Voies hydrauliques	11 469	15 800	13 256,5	8 011,4	10 004	10 504,0	16 313,5	23 588	27 995	27 928,0	24 021,5
	100	138	116	70	87	92	142	206	244	244	210
Gebouwen. — Bâti- ments	2 731	4 358	3 725,5	3 113,1	3 381	5 131,0	7 117,8	7 986	7 313	8 174,3	8 360,0
	100	160	138	114	124	188	261	292	268	299	306
Diversen. — Divers	2 646	3 012	5 894,0	4 588,2	3 300	680,6	711,0	753	1 125	2 075,0	880,0
	100	114	223	173	125	26	27	28	43	78	33
Totalen. — Totaux	40 377	51 956	50 279,0	35 625,9	44 635	46 015,6	52 124,3	62 965	70 676	71 999,3	58 071,5
	100	129	125	88	111	114	129	156	175	178	144

4. Functionele hergroepering

4. Regroupement fonctionnel

	1980 Uitgevoerd — Exécuté	1981	1981/1980
A. Wegensector. — Secteur routier	25 779,8	24 810,0	0,96
Autosnelwegen. — Autoroutes :			
— Autosnelwegen gebouwd door het Wegenfonds. — Autoroutes construites par le Fonds des Routes	3 070,4	2 070,0	0,67
— Autosnelwegen gebouwd door de Autosnelwegen intercommunale. — Autoroutes construites par les Intercommunales autoroutières	9 252,8	9 050,0	0,98
Wegen. — Routes :			
— Wegen gebouwd door het Wegenfonds. — Routes construites par le Fonds des Routes	11 352,9	10 870,0	0,96
— Fietspaden : WF. — Pistes cyclables : FR	421,1	970,0	2,30
Elektriciteit. — Electricité :			
— Verlichting, verkeersborden, verkeerssignalisatie. — Eclairage, panneaux indicateurs, signalisation routière	838,0	960,0	1,15
— Gebouwen voor de Regie. — Bâtiments pour la Régie	317,0	290,0	0,92
— Bijkomend programma van werken. — Programme supplémentaire de travaux	527,6	600,0	1,14
B. Sector waterwegen. — Secteur des voies hydrauliques	22 902,6	24 021,5	1,05
Waterlopen. — Cours d'eau	7 373,3	7 588,5	1,03
Havens. — Ports	12 161,0	14 103,0	1,16
Stuwen. — Barrages	1 021,0	1 040,0	1,01
Bescherming tegen overstromingen. — Protection contre les inondations	2 114,0	800,0	0,38
Elektriciteit : lichtsignalisering, mededeling van inlichtingen. — Electricité : signalisation lumineuse, transmission des informations	233,3	490,0	2,10
C. Sector gebouwen. — Secteur des bâtiments	7 050,8	8 360,0	1,19
D. Diversen. — Divers	559,3	880,0	1,48
Totalen van het investeringsprogramma. — Totaux du programme d'investissement	56 176,5	58 071,5	1,03
Overdracht PIP « buiten plafond ». — Report PIP « hors plafond »	116,0		
Totaal. — Totaux	56 292,5		

5. Vervoer te water

(In miljoen ton)

5. Trafic par voie navigable

(En millions de tonnes)

Waterwegen — Voies navigables	1974	1975 (1)	1976	1977	1978	1979
Maas. — <i>Meuse</i>	19,00	13,14	15,59	14,32	14,87	14,28
Samber. — <i>Sambre</i>	5,72	3,70	4,64	4,15	4,29	3,37
Kanaal van Charleroi naar Brussel. — <i>Canal de Charleroi à Bruxelles</i>	5,67	4,10	4,81	4,01	4,41	3,90
Centrumkanaal. — <i>Canal du Centre</i>	2,30	1,52	1,63	1,61	1,43	1,15
Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes. — <i>Canal Nimy-Blaton-Péronnes</i>	1,76	1,40	1,60	1,53	1,44	1,30
Boven-Schelde. — <i>Haut-Escaut</i>	8,18	6,26	7,23	6,62	7,14	7,07
Kanaal van Blaton naar Ath. — <i>Canal de Blaton à Ath</i>	0,23	0,14	0,16	0,13	0,40	0,04
Dender. — <i>Dendre</i>	0,91	0,74	0,76	0,64	0,63	0,52
Spierekanaal. — <i>Canal d'Espierre</i>	0,45	0,25	0,21	0,22	0,21	0,19
Leie. — <i>Lys</i>	4,70	3,57	4,56	4,09	4,26	4,35
Kanaal van Bossuit naar Kortrijk. — <i>Canal de Bossuit à Courtrai</i>	0,40	0,22	0,36	0,30	0,32	0,29
Kanaal van Roeselare naar de Leie. — <i>Canal de Roulers à la Lys</i>	1,54	1,29	1,67	1,60	1,58	1,52
Kanaal van Brussel naar de Rupel. — <i>Canal de Bruxelles au Rupel</i>	12,69	9,91	10,89	9,89	9,18	10,31
Rupel. — <i>Rupel</i>	13,49	10,63	11,83	10,78	10,05	11,22
Kanaal van Leuven naar de Dijle. — <i>Canal de Louvain à la Dyle</i>	0,60	0,58	0,66	0,63	0,55	0,48
Netekanaal. — <i>Canal de la Nèthe</i>	1,44	1,10	1,05	1,10	1,13	1,10
Boven-Zeeschelde. — <i>Escaut maritime supérieur</i>	5,36	3,94	4,77	4,37	4,47	4,47
Beneden-Zeeschelde. — <i>Escaut maritime inférieur</i>	54,54	44,24	53,67	55,94	56,46	58,73
Schelde-Rijnverbinding. — <i>Liaison Escaut-Rhin</i>	—	—	25,59	30,87	32,48	32,63
Albertkanaal. — <i>Canal Albert</i>	38,78	28,47	33,78	33,05	33,54	33,07
Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten. — <i>Canal Dessel-Turnhout-Schoten</i>	1,43	1,11	1,46	1,37	1,28	1,20
Kanaal Dessel-Kwaadmechelen. — <i>Canal Dessel-Kwaadmechelen</i>	0,30	0,17	0,23	0,21	0,25	0,27
Kanaal van Bocholt naar Herentals. — <i>Canal de Bocholt à Herentals</i>	5,84	4,05	5,04	4,80	4,57	4,22
Kanaal van Ternaaien. — <i>Canal de Lanaye</i>	15,82	11,86	12,80	12,35	12,56	11,88
Zuidwillemsvaart. — <i>Zuidwillemsvaart</i>	5,12	3,57	4,12	3,90	3,79	3,70
Ringvaart. — <i>Ringvaart</i>	11,87	8,78	10,91	11,03	11,47	11,35
Kanaal Gent-Terneuzen. — <i>Canal Gand-Terneuzen</i>	21,31	16,71	19,47	19,00	19,84	20,82
Kanaal Gent-Brugge. — <i>Canal Gand-Bruges</i>	5,88	4,48	6,03	5,59	5,50	5,72
Kanaal Brugge-Oostende. — <i>Canal Bruges-Ostende</i>	1,41	1,01	1,48	1,66	1,61	1,77
Afvoeiingskanaal van de Leie. — <i>Canal de dérivation de la Lys</i>	3,99	3,07	4,17	3,80	3,84	3,92
Kanaal van Nieuwpoort naar Plassendale. — <i>Canal de Nieuwpoort à Plassendale</i>	0,16	0,13	0,14	0,24	0,24	0,20
IJzer. — <i>Yser</i>	0,07	0,04	0,04	0,05	0,03	0,01

6. Tabel van de investeringen van het departement van Openbare Werken

Programma van prioritaire infrastructuur

(in miljoenen franken)

6. Tableau des investissements du département des Travaux publics

Programme d'infrastructures prioritaires

(en millions de francs)

Projecten — Projets	P.P.I. — P.I.P.	Verwezenlijkingen — Réalisations					Totaal — Total
		1976	1977	1978	1979	1980	
A. AUTOWEGEN EN WEGEN. — AUTOROUTES ET ROUTES	160 719	30 978	27 981	30 638	26 061	25 780	141 438
1. Wegenfonds. — <i>Fonds des Routes</i>	89 262	15 278	13 609	17 638	14 721	16 527	77 773
a) Projecten die uitdrukkelijk voorzien zijn in het Plan 1976-1980. — <i>Projets explicitement prévus dans le Plan 1976-1980</i>	27 596	5 051	3 108	4 569	4 203	4 566	21 497
A1. Brussel-Mechelen-Antwerpen. — <i>Bruxelles-Malines-Anvers</i>	3 154	1 285	649	410	488	294	3 126
A3. Brussel-Aken. — <i>Bruxelles-Aix-la-Chapelle</i>	495	241	254	34	21	24	574
A4. Brussel-Waver. — <i>Bruxelles-Wavre</i>	241	57	9	270	102	18	456
A10. Brussel-Oostende. — <i>Bruxelles-Ostende</i>	476	180	146	39	317	9	691
A12. Brussel-Boom-Antwerpen. — <i>Bruxelles-Boom-Anvers</i>	3 070	305	885	617	13	1 899	3 719
A15-A16. Waalse autosnelwegen. — <i>Autoroutes de Wallonie</i>	2 039	1 223	666	516	461	146	3 012
A17. Doornik-Kortrijk. — <i>Tournai-Courtrai</i>	2 029	655	124	246	691	219	1 935
R2. Grote ring-Antwerpen-Liefkenshoek. — <i>Grand ring Anvers-Liefkenshoek</i>	1 728	2	1	—	2	—	5
R6. Ring Mechelen. — <i>Ring de Malines</i>	457	7	—	502	50	237	796
A9. Kortrijk-Aalst. — <i>Courtrai-Alost (731)</i>	210	—	—	80	42	159	281
A11-E3. Maldegem (310)	495	—	90	92	46	123	351
R617. Antwerpen-Zee kust. — <i>Anvers-Littoral</i>	1 490	405	—	904	—	398	1 707
N226. Nijvel-E40. — <i>Nivelles-E40</i>	1 604	—	119	39	544	191	893
A8. Brussel-Doornik. — <i>Bruxelles-Tournai</i>	4 400	—	—	11	1 021	201	1 233
R5. Ring Bergen. — <i>Ring de Mons</i>	1 913	118	—	326	30	21	495
R7. Seraing-Sprimont	130	—	—	—	—	—	—
N744. Charleroi-Erquelines	1 225	—	—	45	64	16	125
N746. Dottenijs-Armentières. — <i>Dottignies-Armentières</i>	1 561	361	165	12	185	611	1 334
A24. Hasselt-E5 (539)	879	212	—	426	126	—	764
b) Andere projecten. — <i>Autres projets</i>	61 666	10 227	10 501	13 069	10 518	11 961	56 276
N4. Namen-Aarlen. — <i>Namur-Arion</i>	981	42	24	272	385	431	1 154
N364. Binche-Le Rœulx	1 210	—	—	3	174	310	487
N795-N35. Villers-le-Bouillet-Soheit-Tinlot-Bois et Borsu	1 321	321	—	161	342	80	904
Brussel gemene werken metro en wegen, en toegang A7. — <i>Bruxelles travaux communs routes et métro, et accès A7</i>	2 635	—	—	112	440	28	580
Electromechanische uitrusting. — <i>Équipement électromécanique</i>	5 417	500	822	1 413	972	838	4 545
Dienst gebouwen. — <i>Bâtiments pour les régies</i>	1 850	—	390	262	238	317	1 207
A1. Antwerpen-Breda. — <i>Anvers-Breda</i>	28	28	—	—	—	—	28
A7. Brussel-Bergen. — <i>Bruxelles-Mons</i>	320	170	150	104	208	105	737
A9. Brussel-Veurne. — <i>Bruxelles-Furnes</i>	16	9	7	1	—	—	17
A13. Antwerpen-Luik. — <i>Anvers-Liège</i>	360	38	12	107	182	27	366
A54. Nijvel-Gosselies. — <i>Nivelles-Gosselies</i>	59	4	—	15	—	32	51
A101. Mechelen-Lier-Ranst. — <i>Malines-Lierre-Ranst</i>	2	2	—	—	—	—	2
A201. Brussel-Zaventem. — <i>Bruxelles-Zaventem</i>	22	2	20	—	—	—	22
(R56. Geraardsbergen-Gent. — <i>Grammont-Gand</i>)	(55)	(—)	(106)	(142)	(140)	(145)	(533)
Diversen. — <i>Divers</i>	6	—	29	71	—	78	178

Projecten — Projets	P.P.I. — P.I.P.	Verwezenlijkingen — Réalisations					Totaal — Total
		1976	1977	1978	1979	1980	
Andere Waalse wegen. — <i>Autres routes wallonnes</i>	23 853	4 957	5 392	5 485	4 204	5 228	25 266
Andere Vlaamse wegen. — <i>Autres routes flamandes</i>	19 221	3 582	2 802	4 275	2 886	1 365	14 910
Andere Brusselse wegen. — <i>Autres routes bruxelloises</i>	4 365	566	882	830	416	2 977	5 671
2. Intercommunalen. — <i>Intercommunales</i>	71 457	15 700	14 372	13 000	11 340	9 253	63 665
E5. Totaal. — <i>Total</i>	16 410	4 000	3 315	2 500	2 658	1 897	14 370
(A2. Bertem-Leuven-Assent. — <i>Bertem-Louvain-Assent</i>).	(3 276)	(1 022)	(779)	(—)	(—)		(1 801)
(A27. Verviers-Steinbrück)	(8 716)	(1 984)	(1 982)	(—)	(—)		(3 966)
E9-E40.	19 550	3 250	4 200	3 600	3 730	2 805	17 585
E3.	5 514	1 300	889	1 000	831	893	4 913
E39.	5 769	1 200	1 244	1 000	648	550	4 642
B1.	9 312	2 000	2 067	2 250	1 052	854	8 223
IAC	7 575	1 725	1 400	1 650	1 300	1 164	7 239
IVAW Totaal. — <i>Total</i>	7 327	2 225	1 257	1 000	1 121	1 090	6 693
(A17. Kortrijk-Brugge. — <i>Courtrai-Bruges</i>)	(1 590)	(750)	(—)	(—)	(—)		(750)
B. WATERWEGEN. — VOIES HYDRAULIQUES	107 077	10 577	16 578	20 394	23 392	22 669	93 610
1. Havens. — <i>Ports</i>	49 571	4 128	8 821	8 130	13 418	12 161	46 658
Subsidies aan autonome havens. — <i>Subsides aux ports autonomes</i> :							
Luik-Charleroi-Namen. — <i>Liège-Charleroi-Namur</i>	1 399	107	250	200	139	253	949
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	5 857	659	738	1 374	795	734	4 300
Gent. — <i>Gand</i>	2 216	405	51	321	722	278	1 777
Oostende. — <i>Ostende</i>	300	4	46	77	3	104	234
Zeebrugge	360	6	64	79	41	75	265
Verbeteringen aan Schelde en vaargeulen. — <i>Améliorations de l'Escaut et des passes maritimes</i>	2 043	406	397	198	426	905	2 332
Overheidsinvesteringen. — <i>Investissements de l'Etat</i> :							
Antwerpen (linkeroever, Zandvlietsluis, Baalhoek). — <i>Anvers (rive gauche, écluse de Zandvliet, Baalhoek)</i> .	9 714	1 754	1 639	2 224	2 228	2 324	10 169
Gent. — <i>Gand</i>	—	—	—	81	—	125	206
Zeebrugge	25 831	737	5 544	3 404	8 558	7 101	25 344
Oostende. — <i>Ostende</i>	583	23	75	90	111	65	364
Blankenberge-Nieuwpoort-Zeebrugge. — <i>Blankenberge-Nieuport-Zeebrugge</i>							
Toeristische infrastructuur. — <i>Infrastructure touristique</i> .	494	27	17	62	151	114	371
Diversen. — <i>Divers</i>	774	—	—	20	244	83	347
2. Ontwatering. — <i>Démergement (Maas/Meuse, Haine, Ourthe)</i>	2 437	245	327	438	544	579	2 133
3. Waterbeheersing. — <i>Maîtrise de l'eau</i>	9 859	136	528	1 851	1 681	1 535	5 731
Dijken en diversen. — <i>Digues et divers</i>	8 294	17	247	1 461	1 627	1 047	4 399
Kustverdediging. — <i>Protection côtière</i>	1 565	119	261	390	54	488	1 312
4. Stuwdammen en waterwegen. — <i>Barrages et cours d'eau</i> .	45 210	6 068	6 902	9 975	7 749	8 393	39 087
a) Wateraanvoeders en stuwdammen. — <i>Barrages et adductions</i>	6 734	752	1 166	1 194	950	1 021	5 083
b) Waterlopen. — <i>Cours d'eau</i>	38 476	5 316	5 736	8 781	6 799	7 373	34 005
Kanalen. — <i>Canaux</i> :							
Albertkanaal, Centrumkanaal, kanaal Hensies-Pommerœul, kanaal Nimy-Blaton, Ourthekanaal. — <i>Albert, du Centre, Hensies-Pommerœul, Nimy-Blaton, de l'Ourthe</i>	7 217	1 332	1 263	1 282	1 025	1 433	6 335
waaronder — <i>dont</i> :							
(Albertkanaal. — <i>Canal Albert</i>)	(4 315)	(810)	(600)	(800)	(579)	(760)	(3 549)
(Centrumkanaal. — <i>Canal du Centre</i>).	(1 035)	(1)	(149)	(203)	(247)	(673)	(1 273)

Projecten — Projets	P.P.I. — P.I.P.	Verwezenlijkingen — Réalisations					Totaal — Total
		1976	1977	1978	1979	1980	
Verscheidene werken. — <i>Travaux divers :</i>							
Maas, Schelde en Leie. — <i>Meuse, Escaut et Lys</i> . . .	8 907	1 340	787	2 329	1 157	1 696	7 309
waaronder — <i>dont :</i>							
(Midden-Maas. — <i>Meuse moyenne</i>)	(5 609)	(500)	(409)	(1 258)	(1 038)		
Dender-Blaton-Aat. — <i>Dendre-Blaton-Ath</i>	582	120	197	100	75	38	530
IJzer. — <i>Yser</i>	72	8	34	—	1	36	79
Kanaal Gent-Brugge-Oostende. — <i>Canal Gand-Bruges-Ostende</i>	766	86	270	154	243	274	1 027
Netekanaal en Beneden Netekanaal. — <i>Canal de la Nèthe et de la Basse-Nèthe</i>	224	78	61	5	14	—	158
Kwaadmechelen-Dessel	337	19	98	20	22	—	159
Bovenschelde-Spiere-Gent. — <i>Haut-Escaut-Espierres-Gand</i>	1 366	247	189	185	640	77	1 338
Leie. — <i>Lys</i>	1 236	220	231	400	162	262	1 275
Kanaal Bossuit-Kortrijk. — <i>Canal Bossuit-Courtrai</i>	586	67	519	31	134	—	751
Afleidingskanaal Leie. — <i>Canal de dérivation de la Lys</i>	1 161	9	262	137	130	126	664
Kanaal Roeselare-Leie. — <i>Canal Roulers-Lys</i>	670	166	119	92	69	16	462
Kanaal Brussel-Charleroi. — <i>Canal Charleroi-Bruxelles</i>	318	30	13	26	3		72
Kanaal Leuven-Dijle. — <i>Canal Louvain-Dyle</i>	405	48	57	87	50	47	289
Kanaal Nieuwpoort-Plassendale. — <i>Canal Nieuwpoort-Plassendale</i>	54	—	9	17	—	113	139
Schelde-Rijnkanaal. — <i>Canal Escaut-Rhin</i>	1 057	483	289	139	50	62	1 023
Kanaal Brussel-Rupel. — <i>Canal Bruxelles-Rupel</i>	3 384	254	400	630	1 000	854	3 138
Albertkanaal en Kempense kanalen. — <i>Canal Albert et canaux campinois</i>	6 738	507	561	1 890	1 250	600	4 808
Diversen (o.m. Zenne). — <i>Divers (entre autres Senne)</i>	3 396	302	377	1 257	774	1 739	4 449
C. DIVERSEN OPENBARE WERKEN. — DIVERS TRAVAUX PUBLICS	2 133	—	555	684	580	424	2 243
D. PROJECTEN «DIVERSE» VAN HET P.P.I. — PROJETS «DIVERS» DU P.I.P.	1 500	—	—	—	18	368	386
Totaal der investeringen voorzien in het P.P.I. — <i>Total des investissements inclus dans le P.I.P.</i>	271 429	41 555	45 114	51 716	50 051	49 241	237 677
E. GEBOUWEN. — BATIMENTS	36 919	6 230	7 220	7 997	7 056	7 051	35 554
Totaal. — <i>Total</i>	308 348	47 785	52 334	59 713	57 107	56 292	273 231

Overzicht — <i>Tableau récapitulatif</i>	1976	1977	1978	1979	1980	Totaal — <i>Total</i>
P.P.I. — <i>P.I.P.</i>	47 785	52 334	62 965	67 605	77 659	308 348
Vermindering toegekende kredieten. — <i>Réduction crédits accordés</i>	—	—	—	—	— 5 660	— 5 660
Toegekende kredieten 100 %. — <i>Crédits accordés 100 %</i> .	47 785	52 334	62 965	67 605	71 999	302 688
Beperking Programma 1979-1980. — <i>Réduction Programme 1979-1980</i>	—	—	—	— 13 521	— 15 823	— 29 344
Overdrachten. — <i>Transferts</i> +	—	—	—	+ 3 141	+ 116	+ 3 302
	—	—	— 3 141	— 116		— 3 302
Totaal Beschikbaar Programma. — <i>Total Programme disponible</i>	47 785	52 334	59 824	57 109	56 292	273 344
Uitgevoerd. — <i>Exécuté</i>	— 47 785	— 52 334	— 59 713	— 57 107	— 56 292	— 273 231
≠	—	—	111	2	—	113