

Chambre des Représentants

SESSION 1983-1984

8 FÉVRIER 1984

BUDGET

du Ministère des Travaux publics
pour l'année budgétaire 1984

PROJET DE LOI

ajustant
le budget du Ministère des Travaux publics
de l'année budgétaire 1983

RAPPORT

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

PAR M. DESUTTER

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Baudson.

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

B. — Suppléants : MM. Ansoms, Beerden, Breyné, Jérôme, L. Kelchtermans, Marchand, M. Olivier, Thys, Willems. — MM. Anselme, Delizée, Féaux, Guillaume, Hostekint, Ramaekers, Vanderheyden, N. — MM. Anthuenis, D'hondt, Evers, Heughebaert, L. Michel, Taelman, Mme Van den Poel-Welkenhuysen. — MM. De Beul, De Mol, Meyntjens.

Voir :

4-XVI (1983-1984) :

- N° 1 : Budget.
- N° 2 : Amendement.

5-XVI (1983-1984) :

- N° 1 : Projet de loi.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1983-1984

8 FEBRUARI 1984

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken
voor het begrotingsjaar 1984

WETSONTWERP

houdende aanpassing van de begroting
van het Ministerie van Openbare Werken
voor het begrotingsjaar 1983

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER DESUTTER

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Baudson.

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

B. — Plaatsvervangers : de heren Ansoms, Beerden, Breyné, Jérôme, L. Kelchtermans, Marchand, M. Olivier, Thys, Willems. — de heren Anselme, Delizée, Féaux, Guillaume, Hostekint, Ramaekers, Vanderheyden, N. — de heren Anthuenis, D'hondt, Evers, Heughebaert, L. Michel, Taelman, Mevr. Van den Poel-Welkenhuysen. — de heren De Beul, De Mol, Meyntjens.

Zie :

4-XVI (1983-1984) :

- N° 1 : Begroting.
- N° 2 : Amendement.

5-XVI (1983-1984) :

- N° 1 : Wetsontwerp.

SOMMAIRE	Pages	INHOUD	Blz.
Introduction du rapporteur	3	Inleiding van de rapporteur	3
I. — Exposé du Ministre des Travaux publics et des Classes moyennes	4	I. — Uiteenzetting van de Minister van Openbare Werken en van Middenstand	4
A. Introduction	4	A. Inleiding	4
B. Problèmes	5	B. Problemen	5
C. Exposé général du budget pour 1984	6	C. Algemene uiteenzetting betreffende de begroting voor 1984	6
I. Routes	7	I. Wegen	7
II. Voies hydrauliques	8	II. Waterwegen	8
III. Administration de l'électricité et de l'électromécanique	10	III. Bestuur voor elektriciteit en elektromechanica	10
IV. Régie et administration des bâtiments	12	IV. Regie en bestuur der gebouwen	12
II. — Discussion générale	16	II. — Algemene bespreking	16
A. Généralités	16	A. Algemeenheden	16
B. Routes	32	B. Wegen	32
1. Généralités	32	1. Algemeenheden	32
2. Par province	38	2. Per provincie	38
a) Anvers	38	a) Antwerpen	38
b) Hainaut	40	b) Henegouwen	40
c) Liège	46	c) Luik	46
d) Limbourg	47	d) Limburg	47
e) Namur	48	e) Namen	48
f) Flandre orientale	50	f) Oost-Vlaanderen	50
g) Flandre occidentale	52	g) West-Vlaanderen	52
3. Pistes cyclables	58	3. Fietspaden	58
4. Errata au programme justificatif	65	4. Errata in het verantwoordingsprogramma	65
C. Voies hydrauliques	65	C. Waterwegen	65
1. Généralités	65	1. Algemeenheden	65
2. Par province	73	2. Per provincie	73
a) Anvers	73	a) Antwerpen	73
b) Hainaut	74	b) Henegouwen	74
c) Limbourg	79	c) Limburg	79
d) Namur	79	d) Namen	79
e) Flandre orientale	80	e) Oost-Vlaanderen	80
f) Flandre occidentale	80	f) West-Vlaanderen	80
D. Electricité et électromécanique	86	D. Elektriciteit en elektromechanica	86
1. Généralités	86	1. Algemeenheden	86
2. Par province	89	2. Per provincie	89
a) Hainaut	89	a) Henegouwen	89
b) Liège	90	b) Luik	90
c) Namur	90	c) Namen	90
d) Flandre orientale	90	d) Oost-Vlaanderen	90
e) Flandre occidentale	91	e) West-Vlaanderen	91
E. Bâtiments	92	E. Gebouwen	92
1. Généralités	92	1. Algemeenheden	92
2. Par province	94	2. Per provincie	94
a) Hainaut	94	a) Henegouwen	94
b) Limbourg	96	b) Limburg	96

c) Namur	97
d) Flandre orientale	98
e) Flandre occidentale	93
F. Divers	99
III. — Discussion des articles et votes	101
Errata	102
Annexes	105

MESDAMES, MESSIEURS,

INTRODUCTION DU RAPPORTEUR

La Commission de l'Infrastructure a consacré quatre fructueuses réunions à l'examen du présent budget. Nous nous réjouissons que cet examen ait pu avoir lieu en janvier. Le budget de 1982, pour lequel nous étions également rapporteur, n'avait en effet pu être examiné qu'en octobre de la même année.

La déclaration gouvernementale énonce la nécessité d'une stricte planification de l'infrastructure en fonction des besoins effectifs et des enveloppes budgétaires. Le Gouvernement s'est également engagé à mener une politique spécifique de l'emploi.

Nous estimons que la politique du Ministre répond à ces objectifs.

Le programme d'investissement 1983 a été réalisé quasi intégralement, en dépit des nombreux problèmes qui résultent des prix nettement trop bas pratiqués par certains soumissionnaires.

Par ailleurs, la nécessité d'obtenir l'accord des communes et des Exécutifs régionaux, ainsi que l'intervention de divers groupes de pression ne simplifient guère la tâche du Ministre.

Le budget du programme de base pour 1984 s'élève à 57 699 millions. Il est en augmentation de 3 milliards, soit 5,5 %, par rapport au programme ajusté de 1983.

L'augmentation la plus importante affecte le poste de la Régie des bâtiments, ce qui ne peut avoir qu'une incidence favorable sur l'emploi.

Le Ministre a incontestablement fait le meilleur usage des possibilités dont il dispose mais qui sont insuffisantes pour permettre à nos entrepreneurs de travailler à pleine capacité. De même que le tunnel du Liefkenshoek sera financé par un péage, d'autres travaux pourraient l'être par le biais de formules spécifiques. Ce problème est soumis à un groupe de travail qui n'a pas encore fait connaître ses conclusions.

Il faudrait également activer la mise en pratique des conclusions de la Table ronde de la construction qui s'est tenue en juin 1983.

Nous faisons nôtre la déclaration du Ministre qui a souhaité que les signes d'amélioration de la situation économique se traduisent en 1984 par de nouveaux investissements, une progression de l'emploi et, plus particulièrement, par le redressement du secteur de la construction.

c) Namen	97
d) Oost-Vlaanderen	98
e) West-Vlaanderen	98
F. Varia	99
III. — Bespreking van de artikelen en stemmingen	101
Errata	102
Bijlagen	105

DAMES EN HEREN,

INLEIDING VAN DE RAPPORTEUR

De Commissie voor de Infrastructuur heeft 4 vruchtbare vergaderingen gewijd aan de bespreking van deze begroting. Het verheugt ons dat dit reeds in de maand januari kon gebeuren. De begroting voor het jaar 1982, waarvan ondergetekende eveneens verslaggever was, werd slechts in de maand oktober 1982 behandeld.

In de regeringsverklaring lezen wij dat een strikte planning van de infrastructuur noodzakelijk is overeenkomstig de reële behoeften en de vastgestelde budgettaire enveloppes. De Regering zou ook een specifiek tewerkstellingsbeleid voeren.

Het beleid van de Minister beantwoordt naar onze mening aan deze objectieven.

Het investeringsprogramma 1983 werd praktisch volledig gerealiseerd alhoewel de te lage prijzen, waarmee sommige aannemers naar opdrachten gingen, voor heel wat moeilijkheden zorgt.

Ook het feit dat het akkoord van gemeenten en gewest-executieven nodig is of het optreden van drukingsgroepen allerhande, maakt het werk van de Minister niet eenvoudiger.

Het basisprogramma 1984 is begroot op 57 699 miljoen. Dit is een stijging van 3 miljard of 5,5 % tegenover het aangepast programma 1983.

De belangrijkste stijging noteert men bij de Regie der Gebouwen. Dit heeft een positieve repercussie op de tewerkstelling.

Het Ministerie heeft ontegensprekelijk het maximale gedaan maar deze inspanning is ontoereikend door de mogelijkheden van onze aannemers hoger liggen. Zoals de Liefkenshoektunnel via een formule van tolgelden gefinancierd wordt, kan dit ook voor andere werken via alternatieve financieringsvormen. Terzake werd een werkgroep opgericht maar conclusies zijn nog niet neergelegd.

Ook dient dringend werk gemaakt van de follow-up van de besluiten van de ronde tafel over de bouw van juni 1983.

Samen met de Minister spreken wij de hoop uit dat « de huidige indicaties van een verbeterende economie, in 1984 zullen vertaald worden in nieuwe investeringen en meer werkgelegenheid in het algemeen en in de heropleving van de bouwsector in het bijzonder ».

I. — EXPOSE DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES CLASSES MOYENNES

A. Introduction

« La communication gouvernementale du 16 mars 1983 contenait la confirmation explicite de la déclaration gouvernementale du 18 décembre 1981. La conséquence en est que les options seront prises pour l'amélioration de l'infrastructure en place et pour l'achèvement des travaux et projets en cours en ce qui concerne les bâtiments, les routes et voies navigables.

Les travaux publics fournissent une contribution indispensable pour assurer une gestion optimale de l'infrastructure du pays et pour soutenir le secteur de la construction en difficulté. Chaque milliard qui est investi par mon département procure en effet du travail à quelque mille personnes.

La politique tracée doit être marquée par la rentabilisation de l'infrastructure.

Elle présentera donc les principales caractéristiques suivantes :

1. Les programmes doivent être achevés.

2. Le temps des grands travaux d'infrastructure dans notre pays touche à sa fin. Dès lors je souhaite mettre l'accent sur la nécessité pour les entreprises d'élargir leurs horizons et de s'orienter activement vers les pays étrangers.

Nous devons donc leur donner les moyens de se faire valoir à l'extérieur.

3. Le département des Travaux publics a acquis, depuis des années, un « know-how » et une expérience qui nous sont enviés à l'étranger.

Nous devons lui permettre de conserver cette avance technologique en mettant l'accent sur les travaux dans les secteurs de pointe, tels que : lutte en faveur des économies d'énergie, lutte contre le bruit, recherche et application de nouveaux types de revêtements ou procédés, etc.

4. Les efforts de mon département pour la sécurité des usagers faibles, c'est-à-dire les piétons et cyclistes, seront poursuivis. Le programme de réalisation de pistes cyclables, est accéléré et l'élimination des « points noirs » (carrefours dangereux) se poursuivra.

Je tiens, dans le cadre de ces réflexions, à rappeler ce qu'a réalisé mon département au cours de l'année dernière :

a) Les crédits ont été engagés à 100 % pour l'année budgétaire 1983. Ma promesse d'il y a un an d'assurer un flux suffisant d'investissements par un meilleur étalement des adjudications et des engagements de crédits a été respectée scrupuleusement.

b) En 1983, dans le même esprit d'efficacité, les dossiers furent traités de la manière la plus rapide.

c) Le département des Travaux publics a aussi pris l'initiative de lancer une campagne nationale pour la propreté des routes et des autoroutes. Cette campagne a connu un très grand succès et il n'est pas exclu que des actions du genre se renouvellent.

I. — UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN EN VAN MIDDENSTAND

A. Inleiding

« De mededeling van de Regering van 16 maart 1983 hield de expliciete bevestiging in van de Regeringsverklaring van 18 december 1981. Als gevolg hiervan zullen de nodige beslissingen genomen worden ter verbetering van de bestaande infrastructuur en ter voltooiing van de in uitvoering zijnde werken en projecten zowel wat betreft de gebouwen, de wegen als de waterwegen.

Openbare Werken levert een aanzienlijke inspanning om een optimaal beheer voor 's lands infrastructuur te verzekeren en om steun te verlenen aan de in crisis verkerende bouwsector. Elk miljard dat door mijn departement wordt geïnvesteerd, verschaft immers werk aan zowat duizend personen.

Het uitgestippelde beleid moet de rentabilisatie van de infrastructuur op het oog hebben.

Het zal worden gekenmerkt door volgende krachtlijnen :

1. De programma's moeten worden afgewerkt.

2. Het tijdperk van de grote infrastructuurwerken loopt in ons land stilaan naar zijn einde. Ik wens hier derhalve nogmaals de noodzaak te beklemtonen voor de ondernemingen om hun horizon te verruimen en zich actief naar het buitenland te richten.

Wij moeten hun de middelen verschaffen zich waar te maken in het buitenland.

3. Het departement van Openbare Werken heeft in de loop der jaren een know-how en een ervaring verworven die ons tot ver in het buitenland benijd worden.

Wij moeten het in staat stellen deze technologische voor-sprong te behouden door het accent te leggen op werken in de spitssectoren, zoals de strijd voor energiebesparing, de strijd tegen het lawaai, de studie en de toepassing van nieuwe types en procédés van wegbedekking enz.

4. De inspanningen van mijn departement voor de veiligheid van de kwetsbare weggebruikers, met name de voetgangers en de fietsers, zullen worden voortgezet. Het fietspadenprogramma wordt dus versneld en de verbetering van de zogenaamde « zwarte punten », dit zijn de gevaarlijke kruispunten, zal worden voortgezet.

In het bestek van deze beschouwingen herinner ik aan de door mijn departement genomen beslissingen in de loop van het voorbije jaar :

a) Voor het begrotingsjaar 1983 werden de kredieten vastgelegd voor 100 %. Bovendien werd mijn belofte van een jaar geleden om voldoende investeringen te bewerkstelligen door een betere spreiding van de aanbestedingen en van de vastleggingen strikt nagekomen.

b) In dezelfde geest van efficiëntie werd ook in 1983 een vlottere afhandeling van de dossiers verzekerd.

c) Het departement van Openbare Werken heeft ook het initiatief genomen tot de lancering van een nationale campagne voor nette wegen en autowegen. Die campagne kende overigens een zeer grote bijval en het is niet uitgesloten dat gelijkaardige acties volgen.

Je me réjouis de constater que le Bourgmestre de Charleroi ait décidé de recommencer cet effort dans sa commune en 1984.

d) En outre, les Travaux publics ont conjointement contribué à la réussite de l'Année mondiale des Communications et de l'Exposition ainsi que du colloque « Design pour l'Etat ».

Je terminerai ce préambule en tirant une sonnette d'alarme. Il s'agit de prendre conscience des difficultés auxquelles se trouvent actuellement confrontés architectes et bureaux d'études. Le Ministre des Travaux publics doit contribuer efficacement à la défense de ce secteur. Il me semble opportun de souligner l'urgence d'une meilleure perception générale du problème afin de permettre une répartition des projets à réaliser entre un secteur privé aux abois et à la recherche de vitrines pour l'étranger, et une administration dont les tâches autres pourraient être mieux remplies. Je citerai, à titre d'exemple, la Régie des Bâtiments qui occupe actuellement 98 architectes et ingénieurs-architectes. Qui sait en effet qu'à côté des études de projets nouveaux, du contrôle des projets confiés aux architectes-privés, ceux-ci sont responsables de la gestion de 3 224 bâtiments propriété de la Régie et de 2 238 bâtiments loués, et de la surveillance de travaux en chantier dont l'importance est de plus de 14 milliards de F.

B. Problèmes

Avant de passer à l'énumération des travaux prévus pour 1984, je veux soulever deux séries de difficultés que renvoie le Ministre des Travaux Publics.

Une série de problèmes touchent à l'exécution de la mission des services du département, d'autres à la survie des entreprises.

Les premiers d'abord :

- 1) la multiplicité des services à consulter pour pouvoir exécuter un chantier;
- 2) les changements de position des responsables;
- 3) l'influence de groupes ou groupuscules de pression, qui ne sont représentatifs que de leurs propres cris et de leur « oppositionnisme » permanente à tout ce qui est proposé mais qui sont parfois plus entendus par quelques-uns que la grande majorité des citoyens silencieux de ce pays parce qu'ils connaissent les techniques de groupe.

Ensuite, les problèmes de survie des entreprises :

1) dans quelques années, les travaux qui sont la mission des Travaux publics seront terminés, il n'y aura plus de travail d'investissement ou presque plus et il ne restera plus que du travail d'entretien ou de renouvellement. Il faut mettre à profit ces quelques années pour se réorienter vers l'exportation ou même le reconverter plus fondamentalement.

2) actuellement les entreprises essaient de se positionner pour être parmi celles qui resteront.

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

Ik ben verheugd te kunnen vaststellen dat de burgemeester van Charleroi besloten heeft die actie in 1984 in zijn gemeente over te doen.

d) Voorts droeg Openbare Werken bij tot het welslagen van het Wereldjaar van de Communicatie evenals van de tentoonstelling en het colloquium « Design voor de Staat ».

Ik eindig deze inleiding met een alarmkreet. Wij moeten ons bewust gaan worden van de moeilijkheden waarmee de privé-architecten en studiebureaus momenteel geconfronteerd worden. De Minister van Openbare Werken moet daadwerkelijk bijdragen tot de bescherming van deze sector. Het ogenblik lijkt mij geschikt om te wijzen op de dringende behoefte aan een beter algemeen inzicht in dat probleem, ten einde tot een betere verdeling te komen van de te verwezenlijken projecten tussen enerzijds de in uiterste nood verkerende privé-sector, die op zoek is naar uitwegen in het buitenland, en anderzijds een administratie die andere taken op meer doeltreffende wijze zou kunnen vervullen. Ik citeer bij wijze van voorbeeld de Regie der Gebouwen, die momenteel over 98 architecten en ingenieurs-architecten beschikt. Wie weet immers dat die, naast de studie van nieuwe projecten en de controle over projecten die aan privé-architecten zijn toevertrouwd, de verantwoordelijkheid dragen voor het beheer van 3 224 gebouwen die eigendom zijn van de Regie en 2 238 gebouwen die gehuurd worden, evenals voor het toezicht over in uitvoering zijn de werken, waarmee een bedrag van meer dan 14 miljard F is gemoeid.

B. Problemen

Alvorens de voor 1984 geplande werken op te sommen, wens ik twee reeksen moeilijkheden ter sprake te brengen waarmee ik als Minister van Openbare Werken te maken heb.

Een eerste reeks houdt verband met de uitvoering van de taak van de diensten van het departement, de andere met de overleving van de ondernemingen.

Tot de eerste reeks behoren :

- 1) het grote aantal diensten dat geraadpleegd moet worden vooraleer met een werk kan worden begonnen;
- 2) het zich wijzigende inzicht van de gezagsdragers;
- 3) de invloed van pressiegroepen of -minigroepjes, die uitsluitend hun eigen geschreeuw en hun permanente tegenkanting tegen alle voorstellen vertegenwoordigen, maar die bij sommigen meer gehoor vinden dan de overgrote meerderheid van de zich niet manifesterende overvolking van dit land, juist omdat zij de groepstechnieken beheersen.

Tot de tweede reeks behoren de volgende problemen :

1) Over enkele jaren zullen de werken die de eigenlijke taak van de Openbare Werken vormen, beëindigd zijn en zullen er geen of nauwelijks nog investeringswerken overblijven, maar uitsluitend onderhouds- en vernieuwingswerken. Van die enkele jaren moet gebruik gemaakt worden om de ondernemingen naar de uitvoer om te buigen of zelfs ze grondig om te schakelen;

2) thans trachten de ondernemingen zich aan te passen in de hoop tot de overlevenden te blijven behoren.

Sommigen achten zich sterk genoeg of voelen zich gesteund door organisaties die machtig genoeg zijn om op de uitschakeling van alle ondernemingen in hun omgeving of van alle concurrerende ondernemingen.

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

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

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

A situation nouvelle, procédure nouvelle.

J'ai donc commencé par chercher une solution à la soumission dans son entièreté.

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

La moyenne des 8 soumissions les plus basses, le moins-disant étant écarté, diminuée des 15 % est le plancher en dessous duquel la soumission est anormalement basse lorsque la justification n'est pas donnée par l'entreprise. Il semble que ce ne soit pas suffisant et qu'il faudra peut-être faire ce même calcul pour les postes suspects.

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

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

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

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

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

Une marge de 10 % est autorisée vers le bas.

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

Ce projet éviterait des faillites en cascade.

Nous cherchons.

C. Exposé général du budget pour 1984

Le budget du Département des Travaux publics comporte, outre les dépenses de fonctionnement comme tous les départements ministériels, des dépenses d'investissement principalement imputées à charge de quatre grandes administrations, à savoir :

- les Routes,
- les Voies hydrauliques,
- les Bâtiments,
- et l'Administration de l'électricité et de l'électromécanique.

Daartoe trachten ze de anderen van werk te beroven en om dat doel te bereiken dienen ze tegen zeer lage prijzen in te schrijven. Eerst aarzelt men, maar om het personeel aan het werk te houden gaat men na verloop van tijd nog lagere offertes doen. Soms vindt men opnieuw werk, maar tegen welke prijs en met welk verlies ? Die onverbidelijke kringloop leidt naar het failliet of de ondergang van de zaak. Hoe kan men die dwazen nu opsporen ? Hoe kan men dat doen zonder vooringenomenheid ?

De wet bepaalt dat één enkele abnormale prijs de inschrijving nietig maakt. Maar als wij de ramingen van de administratie in aanmerking nemen, zijn alle inschrijvingen thans nietig.

Als de aanbesteding nietig verklaard wordt en men er opnieuw een uitschrijft, zijn de prijzen nog lager.

Nieuwe tijden vragen nieuwe procedures.

Daarom tracht ik een oplossing te vinden voor het probleem van de inschrijving in zijn geheel.

Er werd een omzendbrief opgesteld : na de opening van de inschrijvingen en een eventuele aanpassing ervan wordt een eerste berekening gemaakt.

Het met 15 % verminderde gemiddelde van de 8 laagste inschrijvingen, waarbij geen rekening wordt gehouden met de minst biedende, is het minimumbedrag beneden hetwelk de inschrijving als abnormaal laag wordt beschouwd indien het bedrijf daar geen rechtvaardiging bij verstrekt. Een en ander is blijkbaar onvoldoende en een zelfde berekening zal wellicht moeten worden verricht voor de verdachte posten.

Ook tegen speculatieve prijzen dient een afweermiddel te worden gevonden :

— hetzij door de uitvoering te eisen van al wat bij de inschrijving bedongen is zonder de geringste wijziging te gedogen;

— hetzij door voor het geheel een forfaitaire prijs en een vaste datum te bepalen.

Een oplossing is moeilijk te vinden, want die moet stroken met de voorschriften van de Belgische wet betreffende de overheidsopdrachten alsmede met de E. E. G. verordeningen.

Een andere oplossing, op grond van het « samenwerkingsakkoord », wordt eveneens bestudeerd. Met behulp van een computer waarin duizenden inschrijvingen opgeslagen zijn, bepaalt men de ideale prijs waarin alles begrepen is (afschrijving, winst, ongevallen enz.).

Een marge van 10 % naar beneden toe is toegelaten.

Wij zoeken de beste oplossing, zoals wij er ook naar streven de toeleveranciers met een nieuwe wetgeving te beschermen.

Dit ontwerp zou een massa faillissementen kunnen voorkomen.

Wij blijven dus zoeken.

C. Algemene toelichting bij de begroting voor 1984

De begroting van het departement van Openbare Werken bevat, benevens de werkingskosten zoals in alle ministeriële departementen, ook investeringsuitgaven, welke hoofdzakelijk ten laste komen van vier grote besturen, namelijk :

- Wegen,
- Waterwegen,
- Gebouwen,
- Bestuur voor elektriciteit en elektromechanica.

I. Routes

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

Art. 533.01 (routes et autoroutes) : 20 290 millions.

Art. 533.05 (régie) : 400 millions.

Les principaux objectifs poursuivis par l'Administration des Routes, en fonction des besoins, sont les suivants :

1) *Achèvement des grands projets*

L'achèvement du réseau autoroutier et du réseau des routes express (2 × 2 voies de circulation) constitue, avec près de 40 % des crédits consacrés à ce type de travaux, l'objectif principal.

On peut toutefois prévoir une baisse assez sensible de ce type de travaux après 1986, suite à l'achèvement progressif du réseau autoroutier.

2) *Adaptation du réseau suite aux augmentations de trafic*

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

3) *Préservation du patrimoine*

Il s'agit de projets de modernisation d'une infrastructure existante ou d'entretien extraordinaire. Cette catégorie des travaux est appelée à se voir consacrer la majorité des crédits à moyen terme par suite de l'achèvement du réseau autoroutier et de l'usure normale du réseau de voiries réalisé entre 1965 et 1975.

4) *Pistes cyclables*

Poursuite de la politique de promotion des deux roues entamée en 1978 et devant conduire à la création d'un réseau suffisamment dense de pistes cyclables aux endroits stratégiques (écoles, usines, agglomérations, etc...).

5) *Sécurité*

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

6) *Divers*

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

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

I. Wegen

De kredieten bestemd voor het basisprogramma volgens de artikelen van de investeringsbegroting vallen als volgt uiteen :

Art. 533.01 (wegen en autosnelwegen) : 20 290 miljoen.

Art. 533.05 (regie) : 400 miljoen.

De voornaamste doelstellingen die het Bestuur der Wegen met inachtneming van de behoeften nastreeft, zijn de volgende :

1) *Voltooiing van de grote projecten*

De voltooiing van het autosnelwegennet en het autowegennet (2 × 2 rijstroken) blijft het hoofddoel, met circa 40 % van de kredieten.

Verwacht mag worden dat met de huidige trend dit percentage na 1986 tamelijk aanzienlijk zal dalen als gevolg van de geleidelijke voltooiing van het net.

2) *Aanpassing van het net ingevolge de toename van het verkeer*

Deze rubriek groepeerde de gezamenlijke projecten die een verbetering van de verkeerssoepelheid tot doel hebben (verbreding van bestaande wegen, kunstwerken...).

3) *Instandhouding van het patrimonium*

Het gaat hier om moderniseringsprojecten i.v.m. bestaande wegen of buitengewoon onderhoud. Op middellange termijn zullen hier de meeste kredieten naar toe gaan ingevolge de voltooiing van het autosnelwegennet en de normale slijtage van de in de periode 1965-1975 aangelegde wegen.

4) *Fietspaden*

Voortzetting van het beleid inzake de promotie van de tweewielers, aangevat in 1978, om te komen tot de uitbouw van een voldoende dicht fietspadennet op strategische plaatsen (scholen, fabrieken, agglomeraties, enz...).

5) *Veiligheid*

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

6) *Diverse posten*

Het gaat hier niet om een specifieke doelstelling, maar onder eenzelfde hoofding, de gezamenlijke onvermijdelijke uitgaven m.b.t. de wegenwerken (onteigeningen, proeven, studies, herzieningen, verrekeringen, enz...).

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

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

- choix des tracés initiaux les moins dommageables pour l'environnement;
- adaptation des tracés suite aux avis des diverses commissions consultées (commission Ecologie, Monuments et Sites, Commission de concertation);
- adaptation des tracés suite aux avis des instances régionales, communales, et des autres administrations (Eaux et Forêts par exemple);
- choix de profils en long favorisant les zones où la route se situe en déblai (lutte contre le bruit);
- choix de revêtements peu bruyants;
- aménagements de plantations à caractère esthétique ou destinées à jouer le rôle d'écrans anti-bruit;
- aménagements de dispositifs destinés à éviter la pollution des eaux lors de l'évacuation des eaux de ruissellement des chaussées (bassins d'orages);
- promotion des pistes cyclables et des murs anti-bruit.

Cette liste non exhaustive montre clairement que cet objectif peut être considéré actuellement comme profondément ancré dans les méthodes de travail des ingénieurs de l'administration des Routes.

II. Voies hydrauliques

A. Dépenses de capital

Les travaux inscrits au programme de 1984 consistent essentiellement en la poursuite des travaux de modernisation en cours d'exécution ou la mise à exécution d'engagements déjà contractés antérieurement et ce tant pour le secteur portuaire que pour l'extension du réseau des voies navigables.

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

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

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

2. Cours d'eau

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

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

- Haut-Escaut : achèvement du programme de calibrage dans le cadre des 1 350 tonnes;
- Lys : mise au gabarit de 1 350 tonnes et amélioration de l'écoulement des eaux en amont de Courtrai;
- Canal de dérivation de la Lys : travaux de calibrage pour bateaux de 1 350 tonnes. Achèvement du programme entre Deinze et Schipdonk;
- Canal Grand-Bruges-Ostende : poursuite de la normalisation pour bateaux de 2 000 tonnes, sur la section Schipdonk-Bruges;
- Canal Bocholt-Herentals : début des travaux de modernisation à Dessel;

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

- keuze van de oorspronkelijke tracés die het minst schadelijk zijn voor het leefmilieu;
- aanpassing van tracés ingevolge adviezen van de verschillende geraadpleegde commissies (commissie Leefmilieu, Monumentenzorg, Overlegcommissie);
- aanpassing van tracés ingevolge adviezen van gewestelijke en gemeentelijke instanties alsook van andere besturen (bijv. Water en Bossen);
- keuze van lengteprofielen, met voorkeur voor zones waar de weg zich in uitgraving bevindt (strijd tegen lawaaihinder);
- keuze van weinig luidruchtige verhardingen;
- aanbrengen van beplantingen met een esthetisch karakter of die een rol vervullen tegen lawaaihinder;
- aanleg van inrichtingen bestemd om waterverontreiniging te vermijden bij het afvoeren van het neerslagwater op de weg (stormbakkens);
- promotie van rietspaden en geluidwerende schermen.

Deze niet-limitatieve lijst toont duidelijk aan dat deze doelstelling een integrerend deel uitmaakt van de werkmethodes van de ingenieurs bij het Bestuur der Wegen.

II. Waterwegen

A. Kapitaaluitgaven

De in het programma 1984 opgenomen werken omvatten hoofdzakelijk de voortzetting van de in uitvoering zijnde moderniseringswerken of de uitvoering van reeds vroeger aangegane verbintenissen, zowel voor de havensector als voor de uitbouw van het waterwegennet.

De in het programma opgenomen werken zijn voornamelijk de volgende :

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

De nodige kredieten werden uitgetrokken om de infrastructuurwerken voor de uitbouw van deze havens te subsidiëren.

2. Waterlopen

De opgenomen werken behelzen de voortzetting van het lopende programma.

Een onderscheid kan worden gemaakt tussen de volgende grote posten :

- Bovenschelde : afwerking van het kalibreringsprogramma in het raam van de 1 350-ton;
- Leie : Kalibrering op 1 350 ton en verbetering van de waterafvoer stroomopwaarts van Kortrijk;
- Afleidingskanaal van de Leie : Profileringswerken voor schepen van 1 350 ton. Afwerking van het programma tussen Deinze en Schipdonk;
- Kanaal Gent - Brugge - Oostende : Voortzetting van de normalisatie voor schepen van 2 000 ton op het vak Schipdonk - Brugge;
- Kanaal Bocholt - Herentals : Voortzetting van de moderniseringswerken te Dessel;

— Canal de Louvain à la Dyle : poursuite du programme de modernisation en amont de Malines;

— Meuse : achèvement des travaux de modernisation et de protection destinés à accélérer l'écoulement des eaux et à faciliter la navigation sur la Basse-Meuse et sur la Meuse moyenne; poursuite du programme de rénovation des barrages sur la Haute-Meuse;

— Canal du Centre : poursuite du programme des travaux à Strépy-Thieu, franchissement de la chute et modernisation du canal à 1 350 tonnes.

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

— Sambre : poursuite des travaux de modernisation en haute Sambre;

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

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

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

Pour l'extension du port d'Anvers sur la rive gauche de l'Escaut, les crédits nécessaires dans le cadre du contrat de dragage ont été inscrits au budget et la quatrième phase de la construction du mur de quai du 4^e bassin est prévue.

Sur la rive gauche de l'Escaut, la poursuite des travaux à l'écluse dite Berendrecht est inscrite.

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

Les crédits nécessaires sont également prévus pour les travaux de modernisation du port d'Ostende et du port de pêche de Zeebrugge.

Enfin, le programme prévoit également la poursuite des travaux de défense de la côte.

4. Barrages - réservoirs

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

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

La décision gouvernementale du 9 août 1980 prévoit l'extension du port extérieur de Zeebrugge suivant le modèle dit « 1750 G » et stipule que Zeebrugge doit pouvoir recevoir le gaz algérien au début de 1986.

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

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

6. Plan « Sigma »

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

— Kanaal Leuven - Dijle : Voortzetting van het moderniseringsprogramma stroomopwaarts van Mechelen;

— Maas : afwerking van de moderniserings- en beveiligingswerken ter bevordering van de waterafvoer en de scheepvaart op de Midden- en Beneden-Maas; voortzetting van het vernieuwingsprogramma van de stuwen op de Boven-Maas;

— Centrumkanaal : voortzetting van de werken te Strépy-Thieu : overschrijding van het verval en modernisering van het kanaal tot 1 350 ton;

— Haine : voortzetting van het programma met de bouw van de noordelijke omlegging te St.Ghislain;

— Samber : voortzetting van de moderniseringswerken;

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

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

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

Voor de uitbouw van de haven op de linker Schelde-oever te Antwerpen werden in het raam van het baggercontract de nodige kredieten uitgetrokken en de vierde fase van de bouw van de kaaimuur van het 4^e dok is in uitzicht gesteld.

Op de linker Scheldeoever zullen de werken aan de Berendrechtsluis worden voortgezet.

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

Voor de moderniseringswerken in de haven van Oostende en in de vissershaven van Zeebrugge zijn eveneens de nodige kredieten uitgetrokken.

Ook staat de verdere uitbouw van de beveiliging van de kust op het programma.

4. Stuwmeren en stuwdammen

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

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

De regeringsbeslissing van 9 augustus 1980 voorziet in de uitbouw van de buitenhaven te Zeebrugge volgens het zogeheten model « 1750 G », en stelt dat het Algerijnse aardgas begin 1986 in Zeebrugge ontvangen moet kunnen worden.

Tevens werd beslist de eerste fase van de achterhaven van Zeebrugge te voltooiën.

Met het oog op de uitvoering van deze Regeringsbeslissing werden de nodige kredieten uitgetrokken.

6. Sigmaplan

In het raam van de uitvoering van het Sigmaplan ter beveiliging van het Zeescheldebekken tegen stormvloed op de Noordzee voorziet het programma in werken ter versteviging en verhoging van de dijken en in de aanleg van gecontroleerde overstromingsbekkens.

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

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

8. Entretien exceptionnel

Cette année, un crédit est également affecté à l'exécution de travaux d'entretien à caractère exceptionnel.

B. Dépenses courantes

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

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

C. Secteur débudgétisé

— Canal Albert (Dienst voor de Scheepvaart et Office de la Navigation) : les crédits nécessaires à la poursuite des travaux de modernisation ont été inscrits au budget.

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

III. Administration de l'électricité et de l'électromécanique

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

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

1. Equipements électromécaniques d'ouvrages d'art.

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

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

— du Fonds des Routes pour les tunnels routiers.

Son programme est défini par celui des administrations ou organismes précités. Parmi les grandes études à poursuivre ou à entamer en 1984, il convient de citer :

- le rachat de la chute de 73 m sur le canal du centre à Strépy;
- l'équipement des nouveaux barrages et des écluses de la Haute Meuse;
- l'écluse de Hingene;

7. Allerhande werken in het raam van de economische opleving

Zoals tijdens de afgelopen jaren werd ook dit jaar een krediet uitgetrokken voor specifieke werken met een arbeidsintensief karakter, zulks met het oog op het stimuleren van de economie.

8. Buitengewoon onderhoud

Ook voor dit jaar wordt een krediet uitgetrokken voor het uitvoeren van buitengewone onderhoudswerken.

B. De lopende uitgaven

Deze kredieten dienen voor de werken m.b.t. het onderhoud en de exploitatie van het waterwegennet en de havens.

De onderhoudsbaggerwerken in de maritieme toegangswegen naar de Belgische havens slopen het grootste gedeelte van de uitgetrokken kredieten op. Gelet op de beperkte kredieten zullen alleen de meest dringende onderhoudswerken uitgevoerd kunnen worden.

C. Gedebudgetteerde sector

— Albertkanaal (Dienst voor de Scheepvaart en « Office de la Navigation ») : de nodige kredieten werden uitgetrokken om de moderniseringswerken voort te zetten.

— Kanaal Brussel-Rupel (N. V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel) : het moderniseringsprogramma wordt voortgezet met de afwerking van het 2^e pand en de voortzetting van de werken te Hingene.

III. Bestuur voor elektriciteit en elektromechanica

De kredieten bestemd voor dit Bestuur zijn uitgetrokken op de artikelen 73.15 en 73.19 van de eigenlijke begroting van Openbare Werken en op artikel 533.03 van de begroting van het Wegenfonds.

De activiteiten van het Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica omvatten voornamelijk de volgende technische opdrachten :

1. Elektromechanische uitrustingen voor kunstwerken

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

— Het Bestuur der waterwegen voor wat betreft de nieuwe kunstwerken op de waterlopen; de vernieuwing van deze installaties komt ten laste van artikel 73.19;

— het Wegenfonds, voor wat de wegtunnels betreft.

Het programma van het B. E. E. wordt bepaald door dat van voornoemde besturen en instellingen. De belangrijke studies die in 1984 zullen worden voortgezet of aangevat; hebben onder meer betrekking op :

- de overschrijding van het verval van 73 m op het Centrumkanaal te Strépy;
- de uitrusting van de nieuwe stuwen en van de sluizen van de Hoge Maas;
- de sluis te Hingene;

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

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

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

Les équipements suivants sont prévus le long du réseau routier et autoroutier :

- la signalisation éclairée intérieurement sur les échangeurs des autoroutes, ainsi que sur les carrefours importants des routes ordinaires;
- la signalisation tricolore sur les carrefours des routes ordinaires;
- les équipements électriques et électromécaniques des tunnels;
- les postes d'appel de secours le long des autoroutes.

L'importance fonctionnelle de ces installations repose sur l'amélioration de la sécurité routière. En outre, l'emploi de postes de commande adaptatifs pour les installations de signalisation tricolore, permet d'améliorer la fluidité de la circulation et de réaliser ainsi des économies d'énergie importantes.

Le programme d'exécution proposé est conçu en fonction des besoins quant à la sécurité routière et dépend également du programme de construction de nouvelles routes.

Ces dépenses sont à charge du Fonds des Routes.

3. Equipements électriques et mécaniques dans les bâtiments

Il s'agit ici des équipements suivants :

- installations pour le transport de personnes ou de marchandises (ascenseurs, monte-charges, transport de dossiers);
- éclairage électrique et prises de courant;
- installations à courant faible (téléphonie, interphonie, huisseries électriques, appel huisier);
- installations de sécurité (éclairage de sécurité, détection d'incendie, installation d'alarme, protection contre le cambriolage, télévision en circuit fermé, paratonnerres);
- installations spéciales éventuelles (indication de l'heure, amplification et distribution du son, traduction simultanée et distribution de télévision);
- installations de force mortice (canalisations préfabriquées, conduits de sol, stabilisation de tension);
- éclairage extérieur (éclairage de parkings ou de voies d'accès).

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

4. Installations de télécommande, de télémessure, de télé-signalisation et d'informatique

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

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

— de elektromechanische uitrusting van de Berendrecht-sluys.

Daarbij zet dit Bestuur uiteraard de leiding van de reeds aan gang zijnde werken voort.

2. Elektrische en mechanische uitrustingen op het wegen- en autosnelwegennet

Langs het wegen- en autosnelwegennet worden volgende uitrustingen aangebracht :

- signalisatie met eigen verlichting op de verkeerswisselaars van de autosnelwegen en op belangrijke kruispunten van gewone wegen;
- driekleurige verkeerslichten op de kruispunten van de gewone wegen;
- elektromechanische uitrustingen van wegtunnels;
- noodoproepposten langs de autosnelwegen.

De werking van deze installaties moet de verkeersveiligheid langsheen het wegennet verhogen. Daarenboven laat het gebruik van bevelposten voor de installaties met driekleurige verkeerslichten, waarvan de werking afhankelijk is van het verkeerspatroon, toe de fluiditeit van het verkeer te bevorderen en zodoende een aanzienlijke brandstofbesparing te realiseren.

Het voorgestelde uitvoeringsprogramma is opgesteld in functie van de behoeften inzake verkeersveiligheid en is tevens afhankelijk van het programma m.b.t. de aanleg van nieuwe wegen.

Deze uitgaven vallen ten laste van het Wegenfonds.

3. Elektrische en mechanische uitrustingen in gebouwen

Bedoeld worden :

- installaties voor personen- of goederenvervoer (personenliften, lastenliften, transporteurs voor dossiers);
- elektrische verlichting en stroomlevering;
- zwakstroominstallaties (telefonie, interfonie, elektrische deurbodes en bode-oproepingstoestel);
- veiligheidsinstallaties (veiligheidsverlichting, branddetectie, alarminstallatie, inbraakbeveiliging, T.V.-installatie in gesloten kring, bliksemafleiders);
- eventuele speciale installaties (tijdsaanduiding, geluidsversterking, geluids distributie, simultaanvertaling en T.V.-distributie);
- drijfkrachtinstallaties (prefab-verdeelleidingen, vloerkokers, spanningsstabilisatie);
- buitenverlichting (verlichting van parking of toegangswegen).

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

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

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

- de beheersing van de oppervlakte-wateren, ten einde overstromingen te voorkomen, te voorzien in een voldoende diepgang voor schepen en een optimaal gebruik van onze waterreserves te bewerkstelligen;

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

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

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

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

— la création de réseaux locaux de transmission de données entre équipements informatiques et bureautiques.

IV. Régie et Administration des Bâtiments

La Régie des Bâtiments, en tant qu'institution parastatale de catégorie A, gère actuellement, sous tutelle du Ministre des Travaux publics, environ 2 500 bâtiments de l'Etat, à l'exception des bâtiments militaires et des bâtiments scolaires. Outre cette activité, dans le cadre du Département des Travaux publics, elle intervient encore en tant que maître de l'ouvrage pour la Régie des Postes et le Fonds des Routes et elle construit, au moyen de crédits inscrits aux budgets des Départements respectifs, des bâtiments et établissements pour le logement des Instituts psychiatriques de l'Etat, des deux Communautés (bâtiments culturels), des centres sportifs de l'A. D. E. P. S. et de B. L. O. S. O., des centres P. M. S., de la Régie des Transports maritimes, e.a.

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

1. Objectifs généraux

a) Depuis sa création, la Régie des Bâtiments s'est tracé une ligne de conduite consistant à assurer une stabilisation, voire une diminution des prises en location et ce par l'acquisition éventuelle de bâtiments, mais surtout par la stimulation de nouvelles constructions. En outre, lors de l'expiration des baux de location importants, elle s'est efforcée d'obtenir des conditions de location plus avantageuses permettant ainsi de réaliser des économies importantes. Cette politique sera poursuivie en 1984.

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

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

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

— construire des justices de paix et de nouvelles casernes de la Gendarmerie;

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

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

— de reglement van het wegverkeer met het oog op een beter gebruik van de beschikbare wegen en een vlotter wegverkeer;

— de coördinatie van de seininstallaties binnen de grote agglomeraties met het oog op een vlot verkeer en een brandstofbesparing;

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

— het ter beschikking stellen van de nodige infrastructuur voor het verwezenlijken van voornoemde doelstellingen ten behoeve van andere departementen. Dit is reeds het geval met het Departement van Volksgezondheid voor de controle van de luchtverontreiniging en de verontreiniging van de oppervlaktewateren;

— de uitbouw van lokale netten van gegevenstransmissie tussen informatica- en bureautica-apparaat.

IV. Regie en Bestuur der Gebouwen

De Regie der Gebouwen beheert als parastatale instelling van categorie A, onder het toezicht van de Minister van Openbare Werken momenteel circa 2 500 staatsgebouwen, met uitzondering van de militaire gebouwen en de schoolgebouwen. Naast deze activiteit in het kader van het Departement van Openbare Werken treedt ze nog als bouwheer op voor de Regie der Posterijen en het Wegenfonds en richt ze met kredieten uitgetrokken op de begrotingen van de respectieve departementen, gebouwen en instellingen op voor rijkspsychiatrische instituten, de beide gemeenschappen (cultuurgebouwen), de sportcentra van B. L. O. S. O. en A. D. E. P. S., de P. M. S.-Centra, de Regie voor Maritiem Transport, e.a.

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

1. Algemene doelstelling

a) Sinds haar oprichting heeft de Regie der Gebouwen zich tot doel gesteld het aantal gehuurde panden te stabiliseren of zelfs te verminderen door eventuele aankoop van gebouwen, maar vooral door het bevorderen van de nieuwbouw. Tevens zal er bij het vervallen van belangrijke huurcontracten, naar gestreefd worden voordeliger huurvoorwaarden te bekomen, waardoor aanzienlijke besparingen zullen worden verwezenlijkt. Dit beleid zal in 1984 worden voortgezet.

b) Rekening houdend met de beschikbare investeringskredieten zal de aan de gang zijnde krachtingspanning voortgezet worden om :

— de woningen van sluis- en dijkwachters, boswachters, rijkswachters, enz. verder aan te passen;

— de gevangenen verder te moderniseren en te beveiligen;

— vrederegerechten en nieuwe rijkswachtkazernes te bouwen;

— financiële centra op te richten voor een degelijke werking van de diensten van het Departement van Financiën, zodat de talrijke voor deze diensten gehuurde gebouwen geleidelijk verlaten zullen kunnen worden :

— nieuwe Rijksadministratieve centra op te richten of te voltooiën, ten einde de staatsdiensten te kunnen hergroeperen en eveneens een aantal huurovereenkomsten te kunnen opzeggen;

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

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

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

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

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

d) En ce qui concerne l'entretien des bâtiments, un effort spécial sera consenti en 1984 et les mesures nécessaires sont prises pour que les services de l'Etat soient logés dans des locaux appropriés. La Régie des Bâtiments essaie, en tant que « bon père de famille », de conserver son patrimoine en parfait état et veillera à ce que les travaux d'entretien les plus urgents soient exécutés avec priorité.

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

2. Politique d'énergie

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

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

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

— action déterminée dans un grand nombre de bâtiments, par exemple, campagne d'amélioration de l'isolation thermique, placement généralisé d'optimiseurs, ...; ici également, les bâtiments doivent être judicieusement choisis en fonction de paramètres spécifiques;

— een doeltreffend energiebeleid te voeren door aanpassing van de bestaande Rijksgebouwen en het stellen van strenge eisen bij de nieuwbouw.

c) Bij deze nieuwbouw zal ernaar gestreefd worden de bebouwde oppervlakte maximaal te benutten, zal alle overdreven luxe uitgeschakeld worden en zal het leefmilieu geen schade ondervinden.

Om die doeleinden te kunnen bereiken wordt de studie van de ontwerpen aangevat en uitgevoerd in nauwe samenwerking met de gemeentelijke en regionale overheden en met het Bestuur van de Stedebouw. Aan de restauratie van geklasseerde gebouwen en andere oude te conserveren gebouwen wordt speciale aandacht geschonken.

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

Vooris allen materialen worden aangewend die afkomstig zijn uit de streek, hetgeen de plaatselijke werkgelegenheid zal aanwakkeren.

d) Inzake het onderhoud van de gebouwen zal in 1984 een speciale inspanning geleverd worden om de rijksdiensten in behoorlijke lokalen te huisvesten. De Regie der Gebouwen tracht als een « goede huisvader » verder haar patrimonium in goede staat te houden en ze zal er voor waken dat voorrang wordt gegeven aan de meest dringende onderhoudswerken.

e) Speciale aandacht wordt besteed aan de werken inzake brandbeveiliging in gebouwen, o.m. : het plaatsen van brandvrije deuren, het aanbrengen van noodladders, het aanduiden van nooduitgangen, de vervanging van verouderde elektrische en verwarmingsinstallaties en, waar het nodig is, de vervanging van gevaarlijke bekledingen door vuurvaste materialen. Tevens wordt ernaar gestreefd de bestaande gebouwen geleidelijk aan te passen aan de behoeften van de gehandicapten.

2. Energiebeleid

Het streven naar een rationeler energieverbruik in de openbare gebouwen is een enorme opdracht; het gaat hier om verschillende tienduizenden gebouwen, waarvan de Regie der Gebouwen er meer dan tweeduizend beheert; deze laatste verbruiken reeds jaarlijks ongeveer tweehonderdduizend « ton petroleum equivalent ». Het komt er in de eerste plaats op aan een doeltreffend beheersschema uit te werken : energiekadaster, verbruiksregister, informatieverwerkingen.

Met behulp van dat schema en ten einde een maximale doeltreffendheid te verzekeren, moeten vervolgens drie soorten acties gevoerd worden, die gericht zijn op de gebouwen, de uitrustingen en het beheer :

— volledig onderzoek van sommige « energieverblindende » gebouwen. Die analyse is erop gericht alle maatregelen vast te leggen die in staat zijn het energieverbruik te beperken. Met deze actie werd een aanvang genomen in het kader van het driejarenplan voor openbare investeringen 1983-1985 (« aanvullend programma R. E. V. — energetische vernieuwing »). De keuze der gebouwen die het voorwerp moeten uitmaken van een dergelijk onderzoek steunt op de criteria van het relatief, specifiek of volumetrisch verbruik;

— specifieke acties in een groot aantal gebouwen, bijvoorbeeld, campagne voor verbetering van de thermische isolatie, veralgemeende plaatsing van optimizers, ...; ook hier moeten de gebouwen oordeelkundig gekozen worden in functie van specifieke parameters;

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

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

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

3. Objectifs principaux pour 1984

Ci-après figurent les principaux projets en matière de construction et d'acquisition de bâtiments, répartis entre les trois régions.

a) Région bruxelloise :

— achèvement des travaux de première installation dans le bâtiment acquis de la B. B. L. et troisième acompte de l'acquisition, soit ensemble 210 millions;

— pour le Ministère de la Justice, poursuite des travaux de restauration du Palais de Justice (115 millions) et extension de la prison de Forest (100 millions);

— construction du centre de Crise pour le Ministère de l'Intérieur (119 millions);

— travaux d'aménagement (première tranche) au Musée de l'Armée (100 millions);

— travaux très importants pour la Gendarmerie aux casernes et à l'Etat Major, ensemble 341 millions;

— poursuite de l'extension de l'Institut vétérinaire pour l'Agriculture (60 millions);

— deuxième acompte sur l'acquisition de l'immeuble pour les services des Affaires Economiques (100 millions);

— construction, pour le Ministère des Communications, d'un immeuble pour l'Administration de l'Aéronautique (185 millions);

— travaux d'aménagement importants au Résidence Palace (60 millions);

— réalisation, pour les deux Communautés, d'une nouvelle salle et d'autres travaux importants au Palais des Congrès (215 millions) et travaux d'aménagement aux musées (124 millions). Le Pavillon Chinois et la Tour japonaise à Laeken seront également restaurés (55 millions);

— pour le département des Finances, les dépôts situés le long du quai des Péniches et du quai de Willebroeck seront adaptés (110 millions);

— pour la Région bruxelloise, d'importants travaux d'aménagement seront effectués à l'immeuble situé 7-8, place Royale (90 millions);

— construction d'un centre administratif à la rue des Champs (92 millions) et achèvement de la cité administrative (50 millions);

— spécifiques acties in gebouwen waar zulks verantwoord en rendabel lijkt : bijvoorbeeld de installatie van een centrum voor controle en beheer op basis van informaticaverwerking in een groot complex, of nog het gebruik van een van de « nieuwe » warmteproductietechnieken (gecombineerde warmte- en elektriciteitsproductie, biomassa, warmtepomp); voor deze nieuwe technieken zijn in het raam van het aanvullend programma R. E. V. — industriële selectiviteit, kredieten voorzien.

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

Tenslotte voert de Regie, om de opdrachten die haar zijn toegewezen te kunnen vervullen en permanent op de hoogte te blijven van de vooruitgang, studies uit van fundamentele aard betreffende bijvoorbeeld de prijzenevoluitie van de brandstoffen, de nieuwe verwarmingsstechnieken, de onderhouds- en exploitatiecontracten.

3. Voornaamste doelstellingen voor 1984

Hieronder volgen de voornaamste ontwerpen inzake de oprichting en de aankoop van gebouwen, gespreid over de drie Gewesten.

a) Brussels Gewest :

— beëindiging van de werken m.b.t. de eerste inrichting van het aangekochte B. B. L.-gebouw en derde afkorting op de prijs ervan, samen 210 miljoen;

— voor het Ministerie van Justitie, verdere restauratiewerken aan het Justitiepaleis (115 miljoen) en uitbreiding van de gevangenis van Vorst (100 miljoen);

— oprichting van een Crisiscentrum voor het Ministerie van Binnenlandse Zaken (119 miljoen);

— aanpassingswerken (eerste schijf) in het Legermuseum (100 miljoen);

— zeer grote werken in de rijkswachtkazernes en in het gebouw van de Generale Staf, samen 341 miljoen;

— verdere uitbreiding van het Veeartsenijkundig Instituut voor het Ministerie van Landbouw (60 miljoen);

— tweede afkorting op de aankoop prijs van het gebouw voor de diensten van Economische Zaken (100 miljoen);

— oprichting, voor het Ministerie van Verkeerswezen, van een gebouw voor het Bestuur van de Luchtvaart (185 miljoen);

— grote werken voor de inrichting van het « Residence Palace » (60 miljoen);

— inrichting, voor de twee Gemeenschappen, van een nieuwe zaal en andere belangrijke werken in het Congrespaleis (215 miljoen) en werken voor de inrichting van de Musea (124 miljoen). Ook zullen het Chinees Paviljoen en de Japanse Toren te Laken gerestaureerd worden (55 miljoen);

— voor het departement van Financiën zullen de stapelplaatsen langs de Akenkaai en de Willebroekkaai worden aangepast (110 miljoen);

— voor het Brussels Gewest zullen belangrijke inrichtingswerken worden uitgevoerd (90 miljoen) in het gebouw 7-8, aan het Koningsplein;

— bouw van een administratief centrum in de Veldstraat (92 miljoen) en voltooiing van het Rijksadministratief centrum te Brussel (50 miljoen);

— en ce qui concerne la C. E. E., acquisition de l'ilôt Van Maerlant (120 millions) et construction de la première tranche de l'extension des Commissions du Parlement européen (200 millions).

b) Région flamande :

— pour le Ministère de la Justice, d'importants travaux de sécurité, d'aménagement et/ou de construction seront réalisés pour les prisons d'Anvers (115 millions), Turnhout (30 millions) et la continuation de la construction d'un nouveau complexe pénitentiaire à St-Andries-Bruges (450 millions);

— pour la Gendarmerie, construction de casernes, blocs administratifs et/ou logements à Tirlemont, Oud Heverlee, Zaventem, Turnhout, Brasschaat, Borgloon, Hasselt, Berlare, Gavere, Gand, Zottegem et Ardoie (422 millions);

— à Meise, pour le Ministère de l'Agriculture, poursuite de la restauration du Château de Bouchout (80 millions) et achèvement du complexe administratif (65 millions);

— construction d'une maison du Travail à Bruges (30 millions);

— pour le Ministère des Finances, érection d'un centre des Finances à Louvain (50 millions) et construction de garages pour les douanes d'Anvers (60 millions);

— pour le Ministère de la Politique scientifique et l'Education nationale (néerlandaise), poursuite de l'achèvement du complexe à Tervueren (244 millions);

— construction et/ou achèvement de centres administratifs à Wilrijk (63 millions), Boom (60 millions), Herentals (70 millions), Zottegem (60 millions), Menin (60 millions) et Courtrai (22 millions).

c) Région wallonne :

— pour le Ministère de la Justice, travaux importants aux prisons de Nivelles (50 millions), Tournai (40 millions), Lantui (130 millions) et Arlon (50 millions), ainsi que construction de justices de paix à Thuin et à Fosses-la-Ville; — achèvement des travaux au Gouvernement provincial d'Arlon (45 millions);

— en ce qui concerne la Gendarmerie, construction de casernes, complexes administratifs et/ou logements à La Hulpe, Genappe, Rixensart, Gistoux, Wavre, Le Rœulx, Luttre, Estampuis, Gaurain, Casteau (village), La Calamines, Huy, Trooz, Verviers, St-Nicolas, Chenée, Waremmes, Libramont et Ste-Ode (475 millions) ainsi que construction de garages à Vottem (90 millions);

— érection à Liège d'un bâtiment pour l'A. E. E. (140 millions);

— pour le ministère de l'Education nationale (Section française) construction d'un immeuble pour les Archives de l'Etat à St. Hubert (50 millions);

— construction pour le ministère des Finances, d'un centre à Charleroi (216 millions), Chimay (55 millions), St. Vith (70 millions) et Fosses-la-Ville (33 millions) ainsi que réalisation de travaux aux Douanes d'Erquelinnes et Neu-Moresnet;

— construction et/ou achèvement de centres administratifs à Thuin (30 millions), Bouillon (63 millions), Virton (60 millions), Ciney (42 millions) et Namur (232 millions).

Soyez assurés, et je réitère mes propos, qu'au long de 1984, les Travaux publics assureront au mieux les activités du secteur de la construction et cela dans le cadre de leurs possibilités budgétaires ».

— voor de E. E. G., aankoop van het Van Maerlant blok (120 miljoen) en realisatie van een eerste deel van de uitbreiding van de Commissiegebouwen voor het Europese Parlement (200 miljoen).

b) Vlaamse Gewest :

— voor het Ministerie van Justitie, belangrijke veiligheids- en inrichtingswerken en/of nieuwbouw m.b.t. de gevangenissen van Antwerpen (115 miljoen), Turnhout (30 miljoen) en afwerken van een nieuw penitentiair complex te St-Andries-Brugge (450 miljoen);

— voor de Rijkswacht, oprichting van kazernes, administratieve blokken en/of logementen te Tienen, Oud-Heverlee, Zaventem, Turnhout, Brasschaat, Borgloon, Hasselt, Berlare, Gavere, Gent, Zottegem en Ardoie (422 miljoen);

— te Meise, voor het Ministerie van Landbouw, verdere restauratie van het Kasteel van Bouchout (80 miljoen) en voltooiing van het administratief complex (65 miljoen);

— oprichting van een Huis van de Arbeid te Brugge (30 miljoen);

— voor het Ministerie van Financiën, bouw van een centrum voor het Ministerie van Financiën te Leuven (50 miljoen) en bouw van garages voor de douanen te Antwerpen (60 miljoen);

— voor de Ministerie van Wetenschapsbeleid en Nationale Opvoeding, verdere voltooiing van het complex te Tervuren (244 miljoen);

— oprichting en/of voltooiing van Rijksadministratieve centra te Wilrijk (63 miljoen), Boom (60 miljoen), Herentals (70 miljoen), Zottegem (60 miljoen), Menin (60 miljoen) en Kortrijk (22 miljoen).

c) Waalse Gewest :

— voor het Ministerie van Justitie, belangrijke werken in de gevangenissen van Nijvel (50 miljoen), Doornik (40 miljoen), Lantin (130 miljoen) en Aarlen (50 miljoen) en de bouw van vrederechten te Thuin en te Fosses-la-Ville; — de voltooiing van de werken voor het provinciaal Gouvernementsgebouw te Aarlen (45 miljoen);

— voor de Rijkswacht, bouw van kazernes, administratieve complexen en/of logementen te Terhulpen, Genepiën, Rixensart, Gistoux, Waver, Le Rœulx, Luttre, Estampuis, Gaurain, Casteau (dorp), Kelmis, Hoei, Trooz, Verviers, St-Nicolas, Chenée, Borgworm, Libramont en te Ste-Ode (475 miljoen), alsmede bouw van garages te Vottem;

— een gebouw voor het B. E. E. te Luik (140 miljoen);

— voor het ministerie van Nationale Opvoeding (Franse sectie) een gebouw voor het Rijksarchief te St. Hubert (50 miljoen);

— bouw van centra voor het ministerie van Financiën te Charleroi (216 miljoen), Chimay (55 miljoen), St. Vith (70 miljoen) en Fosses-la-Ville (33 miljoen) en werken aan de douanegebouwen te Erquelinnes en Neu-Moresnet;

— bouw en/of voltooiing van Rijksadministratieve centra te Thuin (30 miljoen), Bouillon (63 miljoen), Virton (60 miljoen) Ciney (42 miljoen) en te Namen (232 miljoen).

Wees ervan overtuigd — ik herhaal het — dat Openbare Werken in de loop van 1984 binnen de grenzen van de budgettaire mogelijkheden de activiteiten in de bouwsector volgens de budgettaire mogelijkheden zal stimuleren.

II. — DISCUSSION GENERALE

A. Généralités

Question :

Une étude a démontré que les dépenses de travaux publics avaient un coefficient de multiplication de plus de 5 à l'égard de l'emploi.

Quelles mesures le département des Travaux publics envisage-t-il de prendre à titre de soutien dans ce domaine ?

Réponse :

La question est fondamentale pour la politique générale à suivre par le Ministre responsable en cette matière.

Il y a lieu de faire d'abord la distinction entre les conséquences directes et indirectes de cette politique.

Le Ministre met d'abord l'accent sur les retombées en emploi direct dans la construction. Dans ce secteur, la crise est très grave et risque encore de s'aggraver.

Quelle est l'origine de la crise dans la construction ? Qui étaient les maîtres d'œuvres ?

Les communes n'ont plus d'argent, Le secteur privé n'a plus d'intérêt. L'industrie, en période de crise, n'investit plus.

Il reste le Ministère des Travaux publics, les autres départements investisseurs, les parastataux et les intercommunales contrôlées par l'Etat ou les Exécutifs.

L'on peut considérer qu'il s'agit là d'investissements de l'Etat pris au sens le plus large. Mais l'on peut dire directement, en ce qui concerne les grands travaux, qu'il n'existe plus :

- ni la nécessité économique,
- ni la volonté politique,
- ni les possibilités budgétaires,

pour encore entamer et exécuter de grands travaux d'infrastructure.

Le Ministre rappelle que chaque milliard investi par les Travaux publics donne du travail à 1 000 personnes pendant un an. C'est lui même qui avait fait exécuter l'étude en matière de retour macro-économique à l'Etat des sommes investies, étude qui a démontré que ce retour se situe aux environs de 75 %, si les travaux sont exécutés par des firmes belges.

Un deuxième volet est constitué par l'emploi indirect. Il y a quelques dizaines d'années, notre infrastructure était nettement insuffisante pour suivre le « boom » des années soixante.

Dans l'intervalle, les Travaux publics ont exécuté des travaux très importants dans le domaine de l'infrastructure; en outre, l'économie en crise ne nécessite plus la même infrastructure qu'il y a quelques années.

On peut examiner secteur par secteur les grands travaux d'infrastructure du département des Travaux publics.

— *Les ports.* Quand les travaux prévus à Anvers et Zeebrugge seront terminés, l'infrastructure portuaire sera suffisante pour des dizaines d'années. Il reste à investir, dans ce programme des ports pour quelques années.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Algemeenheden

Vraag :

Een studie heeft aangetoond dat de uitgaven voor Openbare Werken de werkgelegenheid vijfmaal doen toenemen.

Welke maatregelen overweegt het ministerie van Openbare Werken om de werkgelegenheid te bevorderen ?

Antwoord :

Deze vraag is van groot belang voor het algemeen beleid dat dient te worden gevolgd door de Minister die de werkgelegenheid tot zijn bevoegdheid heeft.

Op dat vlak moet eerst en vooral een onderscheid worden gemaakt tussen de rechtstreekse en de onrechtstreekse gevolgen van dat beleid.

De Minister legt de nadruk op de gevolgen van het beleid voor de rechtstreekse werkgelegenheid in de bouwsector, een sector waar de crisis zeer ernstig is en nog dreigt te verslechteren.

Vanwaar komt de crisis in de bouwnijverheid ? Wie waren de bouwheren ?

Dat waren de gemeenten, maar die hebben geen geld meer; vervolgens de privé-sector, maar die heeft er geen belang meer bij. De industrie investeert niet meer in tijden van crisis. Blijven alleen nog over : het Ministerie van Openbare Werken, de andere departementen die investeren, de parastatalen en de intercommunale verenigingen die door de Staat of door de Executieven gecontroleerd worden.

Men kan stellen dat het om Rijksinvesteringen in de ruimste zin van het woord gaat. In verband met de grote werken kan men ook ronduit zeggen dat :

- de economische noodzakelijkheid,
- de politieke wil,
- de budgettaire mogelijkheden,

om grote infrastructuurwerken te beginnen en uit te voeren, niet langer meer voorhanden zijn.

De Minister herinnert eraan dat elk miljard dat door Openbare Werken wordt geïnvesteerd, gedurende één jaar een baan voor duizend personen betekent. Hij zelf gaf trouwens de opdracht om een studie uit te voeren in verband met de macro-economische « terugkeer » van de geïnvesteerde sommen naar de Staat, een studie waaruit blijkt dat die terugkeer ongeveer 75 % bedraagt indien de werken door Belgische firma's uitgevoerd worden.

Het tweede luik bestaat in de onrechtstreekse werkgelegenheid. Enkele tientallen jaren geleden was onze infrastructuur zeer ontoereikend om de « boom » van de zestiger jaren te kunnen opvangen.

Ondertussen heeft het departement zeer grote werken uitgevoerd op het gebied van infrastructuur; bovendien heeft de in crisis verkerende economie geen behoefte meer aan dezelfde infrastructuur als enkele jaren geleden.

Hieronder volgt een overzicht van de grote infrastructuurwerken van het departement van Openbare Werken per sector :

— *De havens.* Wanneer de geplande werken te Antwerpen en te Zeebrugge voltooid zullen zijn, zal de haveninfrastructuur gedurende tientallen jaren toereikend zijn. In het havenprogramma dient nog gedurende enkele jaren te worden geïnvesteerd.

— *Les autoroutes.* Le programme d'autoroutes entamé est très vaste et probablement suffisant pour de nombreuses années. L'exécution du programme entamé, comme prévu dans la déclaration gouvernementale, donne encore du travail pour quelques années.

— *Les voies hydrauliques.* Quand seront adaptés les grandes axes (canal Albert, canal maritime, Meuse, etc...) et mis à gabarit les autres canaux, l'infrastructure dans ce domaine sera suffisante pour plusieurs décades. Ici aussi, il y a encore du travail pour quelques années.

— *Les bâtiments* représentent un problème particulier. L'Etat paie des sommes énormes en locations, donc il est logique que le Ministère des Travaux publics mène une politique tendant à loger les administrations dans des bâtiments qui sont la propriété de l'Etat. Mais il ne faut pas oublier que cette politique va vider des centaines de bâtiments privés, ce qui va encore alourdir la crise dans les locations privées.

Donc, pour l'emploi indirect, notre infrastructure est suffisante et seul un nouveau grand « boom » industriel peut modifier cette situation et entraîner des besoins d'infrastructure nouveaux et, en conséquence, des emplois.

Question :

Quelles sont les mesures concrètes prises pour la reconversion de nos entreprises de travaux publics afin qu'elles ne soient pas victimes de l'achèvement par l'Etat des grands travaux ? Que fait-on pour favoriser leur position à l'exportation ?

Réponse :

L'ouverture à l'exportation des entreprises belges est essentiellement du ressort du Ministère des Relations extérieures, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement, et en particulier de l'Office belge du Commerce extérieur.

Les ministères techniques, dont en particulier le département des Travaux publics, peuvent contribuer aux actions menées par le ministère précité par la mise à disposition d'experts dans les divers domaines de leur ressort, dans lesquels des firmes belges ont la possibilité de faire valoir leurs capacités, tant dans les pays du tiers-monde que dans les pays industrialisés.

Le département des Travaux publics a créé, avec la participation des organes professionnels les plus représentatifs du secteur de la construction (entrepreneurs, bureaux d'études, fournisseurs), l'a. s. b. l. Belcotec chargée en particulier d'assurer l'assistance, par les ingénieurs et experts du département, aux firmes belges désirant s'orienter vers l'exportation.

Cette assistance se fait :

- soit directement aux sociétés privées;
- soit indirectement, à travers les organismes internationaux (Banque mondiale, C. E. E.), à travers les organismes étrangers (gouvernements locaux, missions économiques) ou à travers des organismes belges concernés (A. G. C. D., O. B. C. E., etc.);
- soit via la réception de stagiaires à l'intérieur du département des Travaux publics.

Des organes mixtes spécifiques peuvent être créés sous forme de sociétés coopératives, en associant les pouvoirs publics au secteur privé pour la conclusion de contrats

— *De autowegen.* Het huidige autowegenprogramma is zeer ruim opgevat en het zal waarschijnlijk gedurende talrijke jaren toereikend zijn. De uitvoering van het aangevatte programma waarin door de regeringsverklaring voorzien wordt, zal nog gedurende een aantal jaren werk verschaffen.

— *De waterwegen.* Wanneer de grote verbindingen (Albertkanaal, zeekanaal, Maas, enz.) aangepast zullen zijn en de andere kanalen gekalibreerd zullen zijn, zal de infrastructuur op dat gebied voor verscheidene tientallen jaren volstaan.

— *De gebouwen.* Zij vormen nog een probleem apart. De Staat betaalt enorme bedragen voor de huur ervan en het is dan ook logisch dat de Minister van Openbare Werken een beleid voert dat beoogt de administraties onder te brengen in gebouwen die eigendom zijn van de Staat. Men mag echter niet vergeten dat daardoor honderden particuliere gebouwen leeg komen te staan, waardoor de crisis op het gebied van de particuliere huisvesting nog zal verergeren.

Voor de onrechtstreekse werkgelegenheid is onze infrastructuur dus toereikend en alleen een nieuwe belangrijke industriële « boom » kan die toestand nog wijzigen, nieuwe infrastructuurbehoeften doen ontstaan en bijgevolg het scheppen van nieuwe banen bevorderen.

Vraag :

Welke concrete maatregelen werden voor de omschakeling van onze ondernemingen van openbare werken genomen opdat ze niet het slachtoffer zouden worden van het feit dat de grote werken van de Staat ten einde lopen ? Wat wordt gedaan om hun uitvoerpositie te verbeteren ?

Antwoord :

De uitvoermogelijkheden van de Belgische ondernemingen vallen hoofdzakelijk onder de bevoegdheid van de Buitenlandse Betrekkingen, de Buitenlandse Handel en de Ontwikkelingssamenwerking, en in het bijzonder van de Belgische Dienst voor de Buitenlandse Handel.

De technische ministeries, waaronder in het bijzonder het departement van Openbare Werken, kunnen bijdragen tot de acties die gevoerd worden door een van de voormelde ministeries, middels het ter beschikking stellen van deskundigen in de verschillende domeinen die tot hun bevoegdheid behoren en waarin Belgische firma's hun mogelijkheden kunnen doen gelden, in Derde Wereldlanden zowel als in de geïndustrialiseerde landen.

Het departement van Openbare Werken heeft met de medewerking van de meest representatieve beroepsorganen van de bouwsector (ondernemers, studiebureaus, leveranciers) de v. z. w. Belcotec opgericht die in het bijzonder ermee belast is aan Belgische firma's die zich op de uitvoer willen toespitsen, met ingenieurs en deskundigen van het departement bijstand te verzekeren.

Die bijstand gebeurt :

- ofwel rechtstreeks aan de privé-vennootschappen;
- ofwel onrechtstreeks via de internationale instellingen (Wereldbank, E. E. G.), via vreemde instellingen (plaatselijke regeringen, economische missies), of via de betrokken Belgische instellingen (A. B. O. S., B. D. B. H., enz...);
- ofwel via het onthaal van stagiairs in het departement van Openbare Werken.

Specifieke gemengde organen kunnen worden opgericht in de vorm van coöperatieve vennootschappen waarbij de overheid en de privé-sector worden betrokken voor het

d'étude (exemples : Transurb Consult et B. E. A. C. au niveau du Ministère des Communications, Belgian Mining Engineers au niveau du Ministère des Affaires économiques) ou même de réalisation (p. ex. consortia entre les organes mixtes précités et des entreprises de construction).

En ce qui concerne la reconversion des entreprises, peu de possibilités sont offertes si l'on se limite aux domaines d'activité qui sont encore du ressort du département des Travaux publics en Belgique. Il convient donc :

- soit de s'organiser en vue de la réalisation de travaux à l'étranger;
- soit de s'orienter vers de nouveaux domaines (ex. énergies nouvelles, restauration de monuments et du patrimoine historique, entretien et amélioration du réseau routier existant, entretien des ouvrages d'art);
- soit de combiner les deux.

Question :

Le Ministre a dit dans le passé que des travaux pour un montant de 1 milliard, exécutés par un entrepreneur belge, avec du personnel et du matériel belges, représentent une dépense nette pour la Trésorerie de 260 079 579 F. Ces mêmes travaux exécutés par un entrepreneur étranger avec du personnel et du matériel étrangers, représentent une dépense nette pour la Trésorerie de 739 431 502 F.

Quel serait le rapport pour la Trésorerie si un entrepreneur belge exécute à l'étranger avec 100 % ou 50 % de personnel belge et de matériel belge pour un milliard de travaux.

Que fait le Ministère des Travaux publics pour engager ces entrepreneurs à participer aux adjudications à l'étranger et pour les encourager dans cette voie ?

Réponse :

Le département n'a pas encore fait le décompte en ce qui concerne l'apport macro-économique de l'exécution, par nos entrepreneurs, de travaux à l'étranger. Une telle étude prendrait beaucoup de temps et le département ne dispose pas de toutes les données de base nécessaires.

Ces données de base dépendent d'ailleurs dans une large mesure d'un certain nombre de facteurs qui ne peuvent être définis que par pays.

Il est possible que les départements chargés des relations extérieures et du commerce extérieur disposent d'un plus grand nombre de données pour pouvoir effectuer semblables décomptes.

En ce qui concerne la deuxième partie de la question, il est renvoyé à la réponse de la page 17 concernant les diverses activités de Belcotec.

Question :

Des précisions sont demandées sur la circulaire évoquée par le Ministre (voir page 6) et destinée à empêcher que certaines entreprises ne proposent des prix anormalement bas, qui entraînent une mauvaise exécution des travaux et des faillites.

Un système de critères objectifs ne peut-il être élaboré pour lutter contre de tels prix ?

Les administrations communales pourront-elles appliquer cette circulaire ?

sluiten van studieovereenkomsten (voorbeelden : Transurb Consult en B. E. A. C. wat betreft het Ministerie van Verkeerswezen, Belgian Mining Engineers wat betreft het Ministerie van Economische Zaken) of zelfs voor de verwezenlijking, bij voorbeeld consortia tussen de voormelde gemengde organen en de bouwondernemingen).

In verband met de omschakeling van de ondernemingen zijn er weinig mogelijkheden indien men zich beperkt tot de normale activiteit die onder de bevoegdheid van het departement van Openbare Werken in België valt. Bijgevolg moet men :

- ofwel samenwerken met het oog op de realisatie van werken in het buitenland;
- ofwel moet men zich richten op nieuwe gebieden (bijvoorbeeld nieuwe energievormen, restauratie van monumenten en van het historisch erfgoed, onderhoud en verbetering van het bestaande wegennet, onderhoud van kunstwerken;
- ofwel beide initiatieven combineren.

Vraag :

In het verleden heeft de Minister gezegd dat werken ten bedrage van 1 miljard, uitgevoerd door een Belgische aannemer met Belgisch personeel en materiaal, een netto-uitgave voor de Schatkist bedraagt van 260 079 579 F. Zelfde werken, uitgevoerd door een buitenlandse aannemer met buitenlands personeel en materiaal, vertegenwoordigen een netto-uitgave voor de Schatkist van 739 431 502 F.

Welke zou de opbrengst zijn voor de Schatkist indien een Belgisch aannemer met 100 % of 50 % Belgisch personeel en Belgisch materiaal voor 1 miljard werken uitvoert in het buitenland ?

Wat doet het Ministerie van Openbare Werken om aannemers aan te zetten en te steunen bij aanbestedingen in het buitenland ?

Antwoord :

In het Departement werd de berekening nog niet uitgevoerd omtrent de macro-economische opbrengst van het uitvoeren door onze aannemers van werken in het buitenland. Het uitvoeren van dergelijke studie zou zeer tijdrovend zijn en het Departement beschikt niet over alle basisgegevens daaromtrent.

Deze basisgegevens zijn trouwens sterk afhankelijk van een aantal factoren die slechts per land te definiëren zijn.

Mogelijkerwijze zijn de departementen belast met de buitenlandse betrekkingen en de buitenlandse handel beter uitgerust met gegevens om dergelijke berekeningen te kunnen uitvoeren.

Voor wat het tweede deel van de vraag betreft, wordt verwezen naar het antwoord (op blz. 17) betreffende de verschillende activiteiten van Belcotec.

Vraag :

Toelichting wordt gevraagd bij de door de Minister aangehaalde omzendbrief (zie blz. 6) die moet beletten dat sommige bedrijven abnormaal lage prijzen voorstellen, ten gevolge waarvan de werken slecht worden uitgevoerd en faillissementen ontstaan.

Kan geen regeling met objectieve criteria worden uitgewerkt om dergelijke prijzen tegen te gaan ?

Mogen de gemeentebesturen die omzendbrief toepassen ?

Peut-elle être prise dans le cadre de la loi sur les marchés publics ou celle-ci doit-elle être modifiée ?

Réponse :

Dans les dispositions législatives existantes, les articles suivants sont d'une importance primordiale pour traiter cette matière.

1) L'article 12 de la loi du 14 juillet 1976 sur les marchés publics indique que les travaux doivent être adjugé au plus bas soumissionnaire.

2) L'article 20, § 5, de l'arrêté royal du 22 avril 1977 stipule que tous les prix unitaires doivent être donnés en tenant compte de la valeur relative du poste vis-à-vis du montant global de la soumission.

3) L'article 25 de cet arrêté royal prévoit que l'administration peut considérer comme irrégulières les soumissions pour des prix unitaires ou totaux qui sont, soit anormalement bas, soit anormalement hauts, et détermine alors la procédure.

Au départ de ces données, un premier problème se pose pour déterminer quand un prix global se situe si bas que, ni une bonne exécution, ni la viabilité de l'entreprise ne peuvent être garanties. La circulaire évoquée du 21 décembre 1982, n° 512-79bis détermine que les offres sont soumises à un examen approfondi quand le prix du plus bas adjudicataire s'écarte de plus de 15 % de la moyenne du second jusqu'au neuvième soumissionnaire. Il est clair que cette circulaire ne donne aucune garantie en matière de prix globaux anormaux.

En cette matière, il est peut-être utile de reprendre le commentaire qui a été donné dans le rapport de M. le Député Desmarets sur le projet de loi relatif aux marchés publics de travaux, de fournitures et de services (Doc. Chambre n° 903/4 du 25 juin 1976) :

« Il n'y a en effet pas de prix normal en matière de travaux. Le prix est toujours individuel : il varie d'une entreprise à l'autre et, pour une même entreprise, d'un marché à l'autre ».

Un autre problème concerne les prix spéculatifs et les prix unitaires anormaux. Chaque prix unitaire introduit par une firme est voulu ou non plus ou moins spéculatif. Ces spéculations ont essentiellement comme objet :

- une éventuelle adaptation du projet de la soumission;
- une surestimation ou sous-estimation de quantités qui peuvent difficilement être calculées de façon exacte à l'avance;
- des réductions qui peuvent être obtenues occasionnellement de la part des fournisseurs et sous-traitants;
- un préfinancement, par l'augmentation des prix des postes dont l'exécution est prévue au début du délai d'exécution, la récupération se faisant sur les prix des postes exécutés à la fin des travaux.

Ce ne sont là que les facteurs principaux, il en reste encore beaucoup d'autres.

Vu la complexité de la structure et le caractère individuel du prix unitaire, il est souvent difficile et presque impossible d'appliquer la législation existante sans risque de tomber dans l'arbitraire, ce qui entraînerait des situa-

Moet ze worden gezien in het kader van de wet op de overheidsopdrachten op hoeft die wat te worden gewijzigd ?

Antwoord :

In de bestaande wetgevende bepalingen zijn de volgende artikelen van fundamenteel belang voor het behandelen van deze materie.

1) Artikel 12 van de wet van 14 juli 1976 betreffende de overheidsopdrachten, dat bepaalt dat de werken moeten toegewezen worden aan de laagste regelmatige inschrijver.

2) Artikel 20, § 5, van het koninklijk besluit van 22 april 1977, dat bepaalt dat alle eenheidsprijzen moeten gegeven worden met in achtneming van de betrekkelijke waarde van de post ten opzichte van het totale bedrag van de inschrijving.

3) Artikel 25 van het koninklijk besluit van 22 april 1977, dat bepaalt dat het bestuur inschrijvingen als onregelmatig kan beschouwen wegens abnormaal hoge of abnormaal lage eenheidsprijzen of totaalprijzen, en dat de te volgen procedure regelt.

Vertrekkend van deze gegevens rijst een eerste probleem wanneer een globaalprijs zo laag ligt dat noch een goede uitvoering van het werk, noch de leefbaarheid van het bedrijf gegarandeerd blijft. Voornoemde omzendbrief van 21 december 1982, n° 512-79bis bepaalt dat biedingen aan een nader en diepgaand onderzoek onderworpen worden als de prijs van de laagste inschrijver meer dan 15 % afwijkt van het gemiddelde van de 2^e tot en met de negende bieding. Vanzelfsprekend biedt deze omzendbrief geen enkele garantie tegen abnormale totaalprijzen.

Ter zake kan wellicht in herinnering gebracht worden wat volksvertegenwoordiger Desmarets in zijn verslag over het wetsontwerp betreffende de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten schreef (Stuk Kamer n° 903/4 van 25 juni 1976) :

« Er zijn inderdaad geen normale prijzen inzake werken; de prijs is altijd individueel, hij varieert van de ene onderneming tot de andere en bij eenzelfde onderneming, van de ene opdracht tot de andere ».

Een ander probleem zijn de speculatieve en abnormale eenheidsprijzen. Elke eenheidsprijs die door een firma wordt ingediend is, bewust of onbewust, min of meer speculatief. Die speculaties beogen voornamelijk :

- een mogelijke aanpassing van het ontwerp van aanbesteding;
- onderschattingen of overschattingen van moeilijk op voorhand juist te berekenen hoeveelheden;
- reducties die na toewijzing kunnen bekomen worden van leveranciers en onderaannemers;
- een vooruitfinanciering door prijzen op te drijven van posten die in het begin van de uitvoeringstermijn worden uitgevoerd. De recuperatie gebeurt op prijzen die op het einde van de werken worden uitgevoerd.

Dit zijn slechts de voornaamste factoren, maar er zijn er nog veel andere.

Gezien de ingewikkelde structuur en het individueel karakter van een eenheidsprijs is het vaak zeer moeilijk en bijna onmogelijk de bestaande wetten toe te passen zonder gevaar te lopen in willekeur te vervallen, wat natuurlijk

tions injustes et comporte pour l'administration concernée le danger de voir annuler par le Conseil d'Etat, la décision prise, ce qui impliquerait une indemnisation.

Le Ministre a pris en considération l'émission d'une circulaire pour les prix unitaires qui serait similaire à celle valant pour les prix globaux, en prévoyant que les postes qui n'atteignent pas 5 % du montant total de la soumission ne seront pas pris en considération. D'autre part, l'administration ne pourrait plus désormais prévoir dans les cahiers spéciaux des charges qu'il est interdit à l'entrepreneur de modifier les quantités.

A longue échéance s'impose une adaptation de la législation existante en matière de marchés publics. D'autre part, en cette période de crise, l'adjudication publique n'est peut-être pas un système satisfaisant, mais il sera difficile d'en trouver un meilleur.

Question :

- 1) Quelles sont les dispositions qui seront prises en faveur des architectes et bureaux d'études ?
- 2) La désignation de bureaux d'études n'a-t-elle pas pour conséquence d'augmenter les dépenses du département ?

Réponse :

1) Les mesures politiques mettent l'accent sur le maintien du volume de travaux dans l'avenir et même sur une augmentation de ceux-ci en matière de bâtiments, du fait que les travaux dans le secteur « bâtiment » ont un effet plus favorable sur l'emploi (environ 50 % de plus par rapport aux autres travaux).

Pour le maintien voire l'augmentation du volume en travaux pour le secteur « bâtiment », le nombre de projets doit augmenter, et ce en une période où les services de la Régie des Bâtiments disposent de moins de personnel, où le recrutement est bloqué et où sont plutôt réalisés des projets de petite échelle.

La désignation de bureaux d'études est donc nécessaire. En outre, il faut aussi prendre en considération les problèmes du secteur privé, où le marché des projets s'est totalement effondré.

2) L'augmentation des dépenses résultant de la désignation de bureaux d'études est négligeable par rapport aux influences indirectes résultant d'une politique en sens opposé.

La Régie des Bâtiments, par exemple, compte actuellement 98 architectes et ingénieurs-architectes qui, outre leur mission d'élaborer de nouveaux projets, sont également chargés de la gestion de 3 224 immeubles qui sont propriété de la Régie, et de 2 238 immeubles qui sont loués par elle.

La gestion de ce vaste patrimoine est la tâche principale de ce service. Négliger la gestion au profit de l'élaboration de nouveaux projets entraînera certes une augmentation du coût.

A titre d'exemple il faut noter qu'en 1982, 302 projets pour un montant de 3 500 millions de F ont été étudiés par les propres services du département et que la gestion de 310 chantiers pour un montant de 15 572 millions de F a été assurée.

Question :

Il n'a pas été tenu compte de l'analyse coût-bénéfice. Il serait procédé à une nouvelle étude.

Cette étude a-t-elle été effectuée et selon quels paramètres ?

L'équilibre linguistique est-il un élément primordial en ce qui concerne la répartition des crédits ?

onrechtvaardige situaties tot gevolg heeft en voor het opdrachtgevend bestuur tot gevolg kan hebben dat de genomen beslissing door de Raad van State vernietigd wordt en er schadevergoeding moet worden betaald.

De Minister overweegt voor de eenheidsprijzen een gelijkaardige omzendbrief uit te vaardigen als voor de globaalprijzen en waarbij posten die 5 % van de totale nettotaanemingssom bedragen, niet in aanmerking worden genomen. Bovendien zal de administratie in de bijzondere lastenkohieren niet langer mogen bepalen dat het de aanemer verboden is de vermoedelijke hoeveelheden te wijzigen.

Op lange termijn dringt zich een aanpassing op van de wettelijke bepalingen in verband met de overheidsopdrachten. In deze crisistijd is een openbare aanbesteding misschien geen gelukkig systeem, maar het zal moeilijk zijn er een beter te vinden.

Vraag :

- 1) Welke maatregelen moeten genomen worden in verband met de architecten en de studiebureaus ?
- 2) Brengt het geven van opdrachten aan studiebureaus geen stijging van de uitgaven van het departement mede ?

Antwoord :

1) De beleidsmaatregelen zijn gericht op het behoud van het volume werken in de toekomst en zelfs op een stijging voor wat de gebouwen betreft. Deze werken hebben immers een veel gunstiger invloed op de tewerkstelling (ca. 50 % meer t.o.v. de andere werken).

Voor het behoud en de toename van het volume werken in de sector gebouwen moeten meer ontwerpen uitgevoerd worden in een periode waarin de diensten van de Regie der Gebouwen over minder personeel beschikt, waarin de recrutering geblokkeerd is, en waarin meer kleinschalige projecten verwezenlijkt worden.

Het geven van opdrachten is dus noodzakelijk. Bovendien moet er ook iets gedaan worden voor de privé-sector, waar de markt, inzake projecten, volledig ineengestort is.

2) De stijging van de uitgaven ingevolge het geven van opdrachten is verwaarloosbaar in vergelijking met de onrechtstreekse beïnvloeding waartoe een tegenovergesteld beleid aanleiding zou geven.

De Regie der Gebouwen, bijvoorbeeld, telt tegenwoordig 98 architecten en ingenieur-architecten die, naast hun opdracht i.v.m. nieuwe ontwerpen, ook belast worden met de leiding van de werken in uitvoering en met het beheer van 3 224 gebouwen die eigendom zijn van de Regie, en 2 238 gebouwen die door haar gehuurd worden.

Het beheer van dit uitgebreid patrimonium is de belangrijkste opdracht van deze dienst. Het verwaarlozen van het beheer ten voordele van het opstellen van eigen ontwerpen zou zeker de kosten verhogen.

Als voorbeeld kan gesteld worden dat in 1982, 302 ontwerpen, voor een bedrag van 3 500 miljoen F, door eigen diensten werden bestudeerd terwijl met de leiding van 310 werven een bedrag van 15 572 miljoen F gemoeid was.

Vraag :

De kosten-batenanalyse wordt niet gevolgd.

Een nieuwe studie zou uitgewerkt worden.

Is die studie reeds uitgevoerd en met welke parameters ?

Is het taalevenwicht primordiaal in de kredietverdeling ?

Réponse :

L'analyse coût-bénéfice réalisée en 1981 a été l'un des éléments pris en considération pour l'établissement du programme triennal 1983-1985 des investissements routiers.

C'est sur base, entre autres, des résultats de cette analyse que la fixation des priorités a été établie.

L'étude a ensuite été actualisée sur base d'une uniformisation pour l'ensemble du pays des estimations de coût des travaux et des expropriations.

Cet outil est donc dès à présent utilisé par les responsables de l'administration des routes pour la fixation des projets de programmes physiques.

Il faut toutefois être conscient du fait que de nombreux autres facteurs socio-économiques, bien que difficilement quantifiables, doivent également être pris en considération : les retombées économiques, la concordance avec la politique régionale, la préservation du patrimoine, la priorité technique, la protection de l'environnement.

C'est la raison pour laquelle l'administration des routes a, dès à présent, entamé la mise au point d'une nouvelle analyse basée sur le principe des études multicritères.

Les paramètres intervenant dans cette analyse seront plus nombreux que dans l'analyse coût-bénéfice et ils seront sujets à pondération.

Au stade actuel de l'étude, les paramètres ne sont pas encore déterminés.

Les premiers résultats de cette étude sont attendus pour la fin de 1984.

Il est bien entendu que la répartition des crédits se fera toujours en fonction de la clé de répartition nationale pour l'ensemble du département des Travaux publics.

Question :

La procédure des travaux est lente en raison de la consultation obligatoire de nombreuses instances.

N'est-il pas possible de prévoir un délai à l'expiration duquel, si l'avis n'est pas rendu, la procédure peut être poursuivie ?

Réponse :

On touche ici le nœud du problème, à savoir l'éparpillement du pouvoir et la lenteur administrative, suite à l'alourdissement des procédures.

Afin de pouvoir déterminer où se situent les problèmes a été conçu un système qui permet de suivre par ordinateur l'état d'avancement de tous les dossiers d'investissement.

Dans deux provinces pilotes (Limbourg et Hainaut), ces programmes d'ordinateur sont déjà opérationnels pour les dossiers relatifs aux routes et les premiers résultats indiquent que ce sont surtout les avis qui émanent de services dépendant des Exécutifs qui ralentissent fortement les dossiers.

Dans le Limbourg, par exemple, chaque dossier d'investissement est retardé de 6 à 18 mois suite à la procédure du permis de construire, le retard moyen est d'un an.

Bientôt tous les dossiers d'investissement seront suivis par ordinateur, de sorte qu'il sera possible de déterminer où se situent les problèmes; ainsi, des mesures adéquates pourront être prises pour remédier à cette situation.

Antwoord :

De kosten-batenanalyse gerealiseerd in 1981 is één der elementen die in beschouwing genomen werden voor het opmaken van het driejarenprogramma 1983-1985 inzake investeringen voor de wegen.

Het is ondermeer op basis van de resultaten van deze analyse dat de prioriteiten bepaald werden.

De studie werd vervolgens geactualiseerd op basis van een uniformering van het geheel van de ramingen van de kostprijs der werken en onteigeningen.

Dit werktuig wordt dus vanaf heden gehanteerd door de verantwoordelijken van het Bestuur der Wegen voor het vastleggen van de ontwerpen van de fysieke programmas.

Men moet zich nochtans rekenschap geven van het feit dat nog talrijke andere sociaal-economische factoren in overweging moeten genomen worden hoewel deze moeilijk in cijfers uit te drukken zijn; de economische weerslag, de concordantie met gewestelijk beleid, de instandhouding van het patrimonium, de technische prioriteiten, de bescherming van het leefmilieu.

Dit is de reden waarom het Bestuur der Wegen vanaf heden een nieuwe analyse heeft aangevat die gebaseerd is op het beginsel van de multicriteriastudie.

De parameters die in deze studie voorkomen zijn talrijker dan in de kostenbatenanalyse en zij kunnen juist afgewogen worden.

In het huidige stadium van de studie zijn de parameters nog niet juist vastgelegd.

De eerste resultaten van deze studie worden verwacht voor einde 1984.

Het is wel te verstaan dat de verdeling der kredieten steeds geschiedt volgens de nationale verdeelsleutel voor het geheel van het Departement van Openbare Werken.

Vraag :

De herzieningsprocedure verloopt langzaam omdat heel wat instanties hun advies moeten verlenen.

Zou het niet mogelijk zijn een termijn vast te stellen na afloop waarvan, bij ontstentenis van het advies, de procedure zou kunnen worden verdergezet ?

Antwoord :

Hier wordt werkelijk de kern aangesneden van het probleem, met name de versnippering van de macht en de administratieve traagheid ingevolge de verzwarende van de procedures.

Ten einde te kunnen bepalen waar de problemen juist gelegen zijn, is een systeem uitgewerkt waarbij de stand van zaken voor alle investeringsdossiers per ordinator gevolgd wordt.

In twee piloot-provincies (Limburg en Henegouwen) zijn deze computerprogramma's voor de wegendossiers reeds operationeel en de eerste resultaten wijzen erop dat vooral de adviezen, die dienen gegeven te worden door de diensten afhankelijk van de Executieven, de behandeling van de dossiers sterk vertragen.

Zo wordt in Limburg elk investeringsdossier tussen de 6 en 18 maanden vertraagd door de procedure van de bouwtoelating. De gemiddelde vertraging bedraagt 1 jaar.

In alle geval zullen binnenkort alle investeringsdossiers op de ordinator gevolgd worden, zodat het mogelijk zal zijn te bepalen waar de problemen gelegen zijn; zodoende zullen passende maatregelen kunnen worden voorgesteld om de toestand te verbeteren.

Question :

Les intercommunales constituaient entre autres des organes consultatifs. N'est-il pas possible de créer par province des organismes consultatifs de remplacement, qui continueraient de remplir cette fonction ? Cette mesure serait utile et efficace.

Réponse :

Tous les projets exécutés par le département sont largement discutés avec les administrations communales concernées, les autorités provinciales, les sociétés de développement régional, les organismes d'avis économique sur le plan local, etc...

En cette matière, ni le Ministre, ni les membres de son cabinet n'ont jamais refusé de recevoir les parlementaires ou une autre délégation de quelle région que ce soit, pour discuter les problèmes en question.

La crainte est donc justifiée que la création d'organismes d'avis institutionnalisés, avec détermination de la procédure correspondante, ne cause encore plus de retard aux dossiers que ce n'est déjà le cas actuellement.

Question :

Le Ministre a institué une Commission spéciale chargée de l'examen des litiges.

Quel en est le bilan pour l'année 1983 ?

Réponse :

La Commission des litiges s'est réunie 17 fois. Au cours de ces réunions 19 dossiers francophones et 26 dossiers néerlandophones ont été traités.

Ces dossiers visaient des réclamations pour un montant total en principal de 1 212 329 243 F (soit 538 063 000 F pour les dossiers francophones et 674 266 243 F pour les dossiers néerlandophones).

Un avis définitif a été rendu pour 16 dossiers francophones et 25 dossiers néerlandophones.

Ces dossiers visaient des réclamations pour un montant en principal de 172 574 000 F pour les dossiers francophones et de 112 655 090 F pour les dossiers néerlandophones; le montant des transactions proposé aux entrepreneurs s'élevait en principal à 134 904 000 F pour les dossiers francophones et à 85 795 095 F pour les dossiers néerlandophones.

On peut noter à la lumière de ces renseignements que les résultats dépassent les espérances.

Question :

D'après la presse, une trentaine de commissions et de conseils ont été supprimés.

Quelles sont les économies réalisées de ce fait ?

Réponse :

En effet, une trentaine de commissions et de conseils relevant du département sont supprimés.

Bien qu'à première vue, aucune économie n'ait été réalisée en la matière, étant donné que les séances n'étaient assorties d'aucun jeton de présence, la suppression entraînera des économies.

En effet, non seulement les fonctionnaires siégeant dans ces commissions et conseils sont à nouveau disponibles pour leurs tâches administratives normales, mais il ne sera plus nécessaire de leur payer une allocation pour frais de voyage et de séjour, comme celle-ci est d'application pour les agents de l'Etat.

Vraag :

De intercommunales hadden o.a. een adviesfunctie. Kunnen er geen vervangende geïnstitutionaliseerde adviesgroepen per provincie opgericht worden om die taak verder te blijven vervullen ? Dat zou nuttig en efficiënt zijn.

Antwoord :

Alle projecten die door het departement worden uitgevoerd, worden uitvoerig besproken met de betrokken gemeentebesturen, de provinciale overheden, de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappijen, de lokale economische adviesgroeperingen enz...

Daarbij hebben noch de Minister noch de leden van zijn kabinet ooit geweigerd parlementaire of andere delegaties van eend. welke streek te ontvangen om de desbetreffende problemen te bespreken.

Het gevaar bestaat dat het oprichten van geïnstitutionaliseerde adviesgroeperingen en de daarmee samenhangende procedures de behandeling van dossiers nog meer gaat vertragen dan thans reeds het geval is.

Vraag :

De Minister heeft een Bijzondere commissie voor de geschillen opgericht.

Hoe werkte die commissie in 1983 ?

Antwoord :

De Commissie voor de Geschillen kwam 17 maal samen. Tijdens die vergaderingen werden 19 Franstalige en 26 Nederlandstalige dossiers besproken.

In totaal waren met die dossiers klachten gemoeid ter belopen van 1 212 329 243 F, in hoofdsom (d.i. 538 063 000 F voor de Franstalige en 674 266 243 F voor de Nederlandstalige dossiers).

Voor 16 Franstalige dossiers en 25 Nederlandstalige dossiers werd een definitief advies verstrekt.

Die dossiers hadden betrekking op klachten ten belope van een totaal bedrag, in hoofdsom, van 172 574 000 F voor de Franstalige dossiers en 112 655 090 F voor de Nederlandstalige. De aan de aannemers voorgesteld transacties bedroegen, in hoofdsom, 134 904 000 F voor de Franstalige en 85 795 095 F voor de Nederlandstalige dossiers.

Uit die inlichtingen blijkt dat de geboekt resultaten de verwachtingen overtreffen.

Vraag :

Volgens de pers werden ongeveer 30 commissies en raden afgeschaft.

Welke besparing werd hierdoor gerealiseerd ?

Antwoord :

Inderdaad een dertigtal commissie en raden die het departement aanbelangen worden afgeschaft.

Alhoewel op het eerste zicht geen besparing terzake werd verwezenlijkt daar geen presentiegelden aan de zittingen verbonden waren, zal de opheffing ervan wel degelijk tot een besparing leiden.

De ambtenaren die in deze commissies en raden zetelden zullen immers terug beschikbaar zijn voor hun normale administratieve taken, maar bovendien zullen hun geen vergoedingen voor reis- en verblijfskosten meer moeten worden uitbetaald zoals dat bepaald is voor de rijksambtenaren.

Question :

En ce qui concerne les dépenses de personnel (section 31), le cadre organique de l'Administration centrale diminuait de 2 969 en 1983 à 2 414 en 1984. Toutefois, le nombre d'effectifs ne diminuait que de 32 unités.

A l'Administration des Voies hydrauliques, cet effectif dépasse les prévisions du cadre, les chiffres étant respectivement de 2 164 et 2 085. Le cadre de l'Administration des Bâtiments augmentait, de même que celui de l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique.

Le cadre de l'Administration de la Reconstruction diminuait de 134 unités; toutefois, les effectifs ne diminuaient que de 36.

Y a-t-il à ceci une explication acceptable ?

Quels sont les services qui ont été supprimés en 1983 ou le seront en 1984 ?

Réponse :

La diminution du cadre organique et non des effectifs du personnel à l'Administration centrale découle du fait que, par les arrêtés royaux du 29 juin 1982, les cadres organiques des administrations et services traitant des matières régionalisées ont été transférés avec effet rétroactif au 1^{er} juillet 1982 vers les Régions, en application des lois de réformes institutionnelles.

Toutefois, la gestion de ce personnel a été confiée par la suite au Ministère des Travaux publics, en attendant l'installation définitive de l'administration des Régions.

Le même raisonnement vaut pour l'Administration de la Reconstruction.

Les dépenses de personnel pour le personnel précité seront récupérées sur les Régions.

En ce qui concerne l'Administration des Voies hydrauliques, le cadre organique ne répond plus du tout aux exigences actuelles. Suite à la réduction du temps de travail, l'introduction de la surveillance passive des ouvrages d'art le samedi et le dimanche et la mise en service de nouveaux ouvrages d'art à la « Plate Taille » et à l'« Eau d'Heure », la révision des cadres de l'Administration précitée était d'une absolue nécessité.

Jusqu'à présent, cette révision a été rejetée suite à des restrictions budgétaires. Afin de maintenir quand même le caractère opérationnel de l'Administration précitée, il a été procédé à des recrutements de personnel ouvrier.

Le cadre organique de l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique a été augmenté suite à la mise en service de la « Plate Taille » et de l'« Eau d'Heure ». La direction a été chargée de la production d'électricité.

L'augmentation du cadre organique de l'Administration des Bâtiments repose malheureusement sur une erreur administrative. Aucune modification de cadre organique n'est toutefois intervenue en la matière.

Il n'y a pas eu de services supprimés en 1983. Une révision générale du cadre organique du département, en exécution de l'arrêté royal n° 56 du 16 juillet 1982 relatif au recrutement dans certains services publics (*Moniteur belge* du 24 juillet 1982) est pour l'instant à l'étude pour l'année 1984.

Question :

Quels sont les montants prévus pour les projets de sélectivité industrielle (P. S. I.) ?

Vraag :

Wat de personeelsuitgaven betreft (sectie 31) verminderde het personeelskader bij het hoofdbestuur van 2 969 personeelsleden in 1983 tot 2 414 in 1984. Het aantal personeelsleden verminderde echter slechts met 32 eenheden.

Bij het Bestuur der Waterwegen ligt het personeelsbestand boven het vastgestelde kader, respectievelijk 2 164 en 2 085. Het kader van het Bestuur der Gebouwen verhoogde, evenals dit van het Bestuur voor Electriciteit en Elektromechanica.

Het kader van het Bestuur van Wederopbouw verminderde met 134 eenheden doch het aantal personeelsleden slechts met 36.

Bestaat hiervoor een aanvaardbare uitleg ?

Welke diensten werden in de loop van het jaar 1983 afgeschaft, of zullen in 1984 afgeschaft worden ?

Antwoord :

De vermindering van de personeelsformatie van het hoofdbestuur zonder overeenkomstige vermindering van het personeelseffectief is te wijten aan het feit dat ingevolge de koninklijke besluiten van 29 juni 1982 de personeelsformaties van de besturen en diensten die geregionaliseerde materies behandelen, in toepassing van de wet op de hervormingen der instellingen met terugwerkende kracht op 1 juli 1982 naar de Gewesten werden overgedragen.

Het beheer over deze personeelsleden werd evenwel verder aan de diensten van Openbare Werken toevertrouwd in afwachting van de definitieve installatie van de administratie voor de Gewesten.

Hetzelfde geldt voor het Bestuur van Wederopbouw.

De personeelsuitgaven i.v.m. voormelde personeelsleden zullen verhaald worden op de Gewesten.

Wat het Bestuur der Waterwegen betreft, beantwoordt de personeelsformatie helemaal niet meer aan de huidige vereisten. Ingevolge de werktijdvermindering, de invoering van passieve bewaking van de kunstwerken op zaterdag en zondag en de indienstneming van nieuwe kunstwerken aan de « Plate Taille » en de « Eau d'Heure » moest de personeelsformatie van voornoemd Bestuur absoluut worden herzien.

Tot heden werd deze herziening ingevolge budgettaire restricties van de hand gewezen. Teneinde voormeld bestuur toch operationeel te houden werden bij het werkliedenpersoneel aanwervingen verricht.

De personeelsformatie van het Bestuur voor Electriciteit en Elektromechanica is eveneens verhoogd naar aanleiding van de ingebruikname van de « Plate Taille » en de « Eau d'Heure ». De directie aldaar werd belast met de productie van elektriciteit.

De verhoging van de personeelsformatie van het Bestuur der Gebouwen berust spijtig genoeg op een administratieve vergissing. Toch werd het personeelsbestand terzake niet verhoogd.

Er zijn geen diensten afgeschaft in 1983; een algemene herziening van de personeelsformatie van het departement, in uitvoering van het koninklijk besluit n° 56 van 16 juli 1982 betreffende de werving in sommige overheidsdiensten (*Belgisch Staatsblad* van 24 juli 1982), is momenteel ter studie voor 1984.

Vraag :

Welke bedragen zijn uitgetrokken voor de projecten van industriële selectiviteit (P. I. S.) ?

Réponse :

La sélection des projets de sélectivité industrielle 1984 a été faite par la Commission de Coordination et d'Orientation des marchés publics (C. O. C.) sur base des propositions du Département, dont le montant s'élevait à environ 3 500 millions de F. Parmi ces propositions, un montant de 1 265 millions de F a été retenu pour les P. S. I. La ventilation par administration est la suivante :

— routes	355 millions de F
— voies hydrauliques	785 millions de F
— électricité	125 millions de F
	1 265 millions de F

Pour éviter toute confusion, la rubrique 6 « Sélectivité Industrielle » — p. 138-149 du document du Budget, mentionne également des projets de sélectivité industrielle pour le Fonds des Routes. Le montant total est de 1 010 millions de F. Il s'agit là surtout de chantiers expérimentaux et de techniques de pointe, considérés comme sélectifs par le Département. Le montant de 355 millions de F, retenu par la C. O. C., cité plus haut, n'est donc qu'une partie des 1 010 millions de F, maintenus par le Département.

Les projets de sélectivité industrielle retenus par la C. O. C. dans le cadre du programme 1984 sont les suivants (montant en millions de F, prix courants).

— Ecrans antibruit	50
— Béton dénudé chimiquement	100
— Techniques spéciales pour ouvrages d'art	105
— Chantiers expérimentaux	100
— Engins portuaires modernes	300
— Enlèvement d'épaves	180
— Protection des palplanches contre la corrosion	35
— Traitement de matières de dragage toxiques ...	100
— Cale sèche à Ostende	75
— Canal du Centre et canaux du Hainaut : géomembranes	30
— Meuse et Sambre : pompes hélicoïdales	25
— Restauration de ponts	20
— Protection des berges, renforcement des palplanches	20
— Article 533.03 - Fonds des Routes	125

(Voir également annexe IV.)

Question :

Il importe de consulter les Exécutifs à propos des programmes pour l'aménagement des routes et des voies fluviales.

Dans quelle mesure est-il tenu compte de leurs avis ?

Réponse :

Le Département transmet en temps utile ses options en matière d'infrastructure aux administrations régionalisées.

Ces administrations ont certainement soumis ces dossiers aux Ministres régionaux compétents en matière d'aménagement du territoire et de permis de bâtir.

Antwoord :

De selectie van de projecten van industriële selectiviteit van 1984 werd gedaan door de Commissie voor oriëntatie en coördinatie van de overheidsopdrachten (C. O. C.) op basis van de voorstellen van het departement, waarvan het bedrag zowat 3 500 miljoen F bedroeg. Onder die voorstellen werd een bedrag van 1 265 miljoen F voor de P. I. S. aangehouden. Per bestuur is het als volgt verdeeld :

— wegen	355 miljoen F
— waterwegen	785 miljoen F
— elektriciteit	125 miljoen F
	1 265 miljoen F

Om elke verwarring te vermijden vermeldt de rubriek 6 « Industriële selectiviteit » — p. 138-149 van het stuk van de begroting tevens de projecten van industriële selectiviteit voor het Wegenfonds. Het totaalbedrag is 1 010 miljoen F. Het gaat vooral om experimentele en spitstechnologische werken die door het departement als selectief worden beschouwd. Het hogervermelde, door de C. O. C. aangehouden bedrag van 355 miljoen F is bijgevolg slechts een gedeelte van de 1 010 miljoen F die het departement handhaaft.

De door de C. O. C. in het kader van het programma 1984 aanvaarde projecten van industriële selectiviteit zijn de volgende (bedrag in miljoenen F, lopende prijzen).

— Geluidsschermen	50
— Scheikundig ontbloot beton	100
— Speciale technieken voor kunstwerken	105
— Experimentele werkplaatsen	100
— Moderne havenmachines	300
— Ruiming van wrakken	180
— Bescherming van de damwandijzers tegen roest	35
— Behandeling van giftige baggerspecies	100
— Droogdok te Oostende	75
— Canal du Centre en kanalen van Henegouwen : geomembranen	30
— Maas en Samber : wormvormige pompen	25
— Herstelling van bruggen	19
— Oeverbescherming, versterking van de damwandijzers	20
— Artikel 533.03 - Wegenfonds	125

(Zie tevens bijlage IV.)

Vraag :

Inspraak van de Executieven op de wegen- en waterwegenprogramma's is noodzakelijk.

In hoeverre wordt rekening gehouden met hun adviezen ?

Antwoord :

Te gepasten tijde worden door het departement de te nemen opties inzake infrastructuur aan de geregionaliseerde besturen overgemaakt.

Deze administraties hebben zeker deze dossiers voorgelegd aan de Gemeenschapsministers, die bevoegd zijn inzake ruimtelijke ordening en bouwvergunningen.

Question :

Le Ministre a-t-il l'intention d'engager le budget de 1984 dans sa totalité ?

Réponse :

L'intention du Ministre est d'engager à 100 % la totalité du programme d'investissement prévu à son budget pour 1984.

Il est indispensable pour le secteur de la construction que le département fasse tous les efforts nécessaires afin d'atteindre à nouveau ce résultat.

Le département est chargé de faire en sorte que l'étalement des adjudications et des engagements soit aussi satisfaisants en 1984 qu'il ne le fut, pour la première fois depuis longtemps, en 1983.

Question :

Quel est le programme triennal et quels sont les critères des futurs projets ?

Réponse :

Tous les départements investisseurs ont été chargés d'établir une programmation triennale des investissements publics.

Les objectifs retenus dans le cadre de cette programmation se situent dans un double plan, fonctionnel et économique.

La programmation triennale tend à mieux concentrer l'effort sur les objectifs à poursuivre, compte tenu des contraintes budgétaires et de l'évolution des besoins. Elle vise également à dégager les priorités qui en découlent et à coordonner au sein de chaque département l'évolution des travaux.

De plus, une préoccupation essentielle est de mettre le programme d'investissements publics au service d'une politique de soutien sélectif de l'activité économique et plus spécialement de promotion des investissements contribuant au soutien des investissements productifs et du redéploiement industriel.

Le département des Travaux publics a introduit auprès de la C. O. C. ses propositions pour 1985 et 1986.

Celles-ci vont dans le sens des déclarations faites à différentes reprises par le Ministre, à savoir de privilégier principalement l'achèvement des projets en cours.

Question :

Quelle est l'évolution des dépenses courantes de 1983 à 1984 ?

Réponse :

Ci-après figure un aperçu des dépenses courantes, ventilées en fonction des postes les plus importants concernant l'entretien, les charges et les transferts, ainsi que les dépenses de personnel et de fonctionnement.

Vraag :

Heeft de Minister de bedoeling de begroting voor 1984 volledig aan te wenden ?

Antwoord :

Het is vanzelfsprekend de bedoeling de totaliteit van het investeringsprogramma ingeschreven op mijn begroting 1984 voor 100 % vast te leggen.

Zoals hij het trouwens reeds meermaals herhaald heeft, is het onontbeerlijk voor de bouwsector dat het departement alle noodzakelijke inspanningen doet om opnieuw dit resultaat te bereiken.

Het Departement is gelast zodanig te handelen dat de aanbestedingen en de vastleggingen ook in 1984 even goed gespreid zijn als zij dit voor het eerst sinds lang waren in 1983.

Vraag :

Wat is het driejaarprogramma en wat zijn de criteria voor de toekomstige projecten ?

Antwoord :

Alle investerende departementen werden belast met het opstellen van een driejaarlijkse programmatie van de openbare investeringen.

De beoogde doelstellingen binnen het kader van deze eigen programmatie situeren zich op het dubbele vlak van het functionele en het economische.

De driejaarlijkse programmatie strekt ertoe de inspanning beter te concentreren op de te bereiken doelstellingen, rekening houdend met de budgettaire spanningen en de evolutie der noden. Zij viseert eveneens het vrijmaken der prioriteiten die hieruit voortvloeien en het coördineren binnen ieder departement van de evolutie der werken.

Bovendien is de hoofdbekommernis het openbaar investeringsprogramma ten dienste te stellen van een selectieve steunpolitiek voor de economische activiteiten en meer in het bijzonder tot promotie van investeringen die zullen bijdragen tot het aanmoedigen van productieve investeringen en de industriële opleving.

Het departement van Openbare Werken heeft bij de C. O. C. voorstellen ingediend voor 1985 en 1986.

Deze voorstellen zijn in de zin van de verklaringen die de Minister meermaals heeft afgelegd, te weten, voornamelijk het afwerken van de aangevatte en in uitvoering zijnde ontwerpen.

Vraag :

Hoe evolueerde de lopende uitgaven van 1983 tot 1984 ?

Antwoord :

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

Dépenses courantes

(en millions de F)

Lopende uitgaven

(in miljoenen F)

	1983 ajusté — 1983 aangepast	% dans le total — % van het totaal	1984	% dans le total — % van het totaal	1984-1983	
1. Entretien électricité	221,2)		228,4)		1,03	1. Onderhoud elektriciteit.
2. Entretien voies hydrauliques ...	2 247,3)	4,50	2 395,4)	4,75	1,07	2. Onderhoud waterwegen.
3. Entretien Plan Vert	70,0)		71,5)		1,02	3. Onderhoud Groenplan.
4. Entretien bâtiments	42,8)		45,6)		1,07	4. Onderhoud gebouwen.
5. Charges financières	39 142,9	68,17	37 960,3	65,86	0,97	5. Financiële lasten.
6. Transferts aux Services publics	7 563,5	13,17	9 204,1	15,97	1,22	6. Overdrachten aan openbare diensten.
7. Dépenses de personnel	6 536,9	11,38	6 295,7	10,92	0,96	7. Personeelsuitgaven.
8. Dépenses de fonctionnement ...	1 599,1	2,78	1 438,1	2,50	0,90	8. Werkingskosten.
Totaux dépenses courantes	57 423,7	100,00	57 637,1	100,00	1,00	Totale der lopende uitgaven.

Question :

Quelle est l'évolution des investissements de 1983 à 1984 ?

Réponse :

Regroupement fonctionnel des investissements

Vraag :

Hoe evolueerden de investeringen van 1983 tot 1984 ?

Antwoord :

Functionele hergroepering van de investeringen

	1983 Exécuté — 1983 Uitgevoerd	1984	1984-1983	
A. Secteur routier	21 820,3	22 290,0	1,02	A. Wegensector.
Autoroutes :				Autosnelwegen :
— Autoroutes construites par le Fonds des Routes	8 348,0	7 327,0	0,88	— Autosnelwegen gebouwd door het Wegenfonds.
— Autoroutes construites par les intercommunales autoroutières	—	—	—	— Autosnelwegen gebouwd door de Autosnelwegenintercommunales.
Routes :				Wegen :
— Routes construites par le Fonds des Routes	11 119,5	12 503,0	1,12	— Wegen gebouwd door het Wegenfonds.
— Pistes cyclables : FR	415,1	460,0	1,11	— Fietspaden : WF.
Electricité :				Elektriciteit :
— Eclairage, panneaux indicateurs, signalisation routière	1 672,4	1 600,0	0,96	— Verlichting, verkeersborden, verkeerssignalisatie.
— Bâtiments pour la Régie	198,0	400,0	2,02	— Gebouwen voor de Regie.
— Programme supplémentaire de travaux	67,3	—	0,00	— Bijkomend programma van werken.
B. Secteur des voies hydrauliques	26 034,7	26 209,0	1,01	B. Sector waterwegen.
Cours d'eau	9 677,5	9 376,0	0,97	Waterlopen.
Ports	14 396,7	14 833,0	1,03	Havens.
Barrages	194,0	450,0	2,32	Stuwen.
Protection contre les inondations	1 107,1	1 200,0	1,08	Bescherming tegen overstromingen.
Electricité : signalisation lumineuse, transmission des informations	659,4	350,0	0,53	Elektriciteit : lichtsignalisatie, mededeling van inlichtingen.
C. Secteur des bâtiments	6 884,9	8 850,0	1,29	C. Sector gebouwen.
D. Divers	277,1	350,0	1,26	D. Diversen.
Totaux du programme d'investissements	55 017,0	57 699,0	1,05	Totalen van het investeringsprogramma.

Question :

Quelle est l'évolution de l'importance des quatre secteurs (routes, voies hydrauliques, bâtiments et divers) au sein du programme d'investissements depuis 1971 ?

Réponse :

Voir annexe I et II.

Question :

Un tableau comparatif des crédits d'entretien est demandé pour les années 1982 à 1984.

Réponse :

	1982 (Engagé)	1983 (Engagé)	1984 (Prévu - crédits d'engag.)
Routes (536.01) F. D. R.	3 687,6	4 551,5	4 902,5
Bâtiments			
536.01 - Régie	1 043,0	1 099,3	1 171,5
12.20.03 - Adm.	47,7	42,8	45,6
A. E. E.			
536.02 - F. D. R.	1 729,3	1 652,2	1 897,5
14.04 - Adm.	204,3	215,5	228,4
Voies hydr. (14.03)	1 958,5	2 241,6	2 393,4
Plan vert (14.02)	35,0	44,5	46,5

Question :

Quel est, pour l'année 1984, la répartition par région du programme de base du département selon les différents secteurs ?

Réponse :

1984 — Programme de base
(en millions de F)

	Flandre —	Bruxel- les —	Wal- lonie —	Total —
Routes	7 229	2 430	12 631	22 290
Voies hydrauliques	18 951	1 028	5 880	25 859
Bâtiments	2 766	3 318	2 766	8 850
A. E. E. (Titre II)	116	112	122	350
Travaux subsidiés	10	14	10	160
Divers (63.15)	90	20	80	190
	29 162	7 048	21 489	57 699
	50,54 %	12,21 %	37,25 %	100 %

Vraag :

Wat is het respectieve belang van de vier sectoren (wegen, waterwegen, gebouwen en diverse) in het investeringsprogramma sinds 1971 ?

Antwoord :

Zie bijlagen I en II.

Vraag :

Er wordt een vergelijkende tabel van de onderhoudskredieten voor 1982 tot 1984 gevraagd.

Antwoord :

	1982 (Vast- gelegd)	1983 (Vast- gelegd)	1984 (Uitgetrok- ken - vast- leggings- kredieten)
Wegen (536.01) W. F.	3 687,6	4 551,5	4 902,5
Gebouwen			
536.01 - Regie	1 043,0	1 099,3	1 171,5
12.20.03 - Adm.	47,7	42,8	45,6
B. E. E.			
536.02 - W. F.	1 729,3	1 652,2	1 897,5
14.04 - Adm.	204,3	215,5	228,4
Waterwegen (14.03)	1 958,5	2 241,6	2 393,4
Groen plan (14.02)	35,0	44,5	46,5

Vraag :

Hoe is de verdeling per gewest, voor 1984, van het basisprogramma van het departement volgens de verschillende sectoren ?

Antwoord :

1984 — Basisprogramma
(in miljoenen F)

	Vlaan- deren —	Brussel —	Wal- lonië —	Totaal —
Wegen	7 229	2 430	12 631	22 290
Waterwegen	18 951	1 028	5 880	25 859
Gebouwen	2 766	3 318	2 766	8 850
B. E. E. (Titel II)	116	112	122	350
Gesubsidieerde werken .	10	14	10	160
Varia (63.15)	90	20	80	190
	29 162	7 048	21 489	57 699
	50,54 %	12,21 %	37,25 %	100 %

Le détail des différents secteurs figure en annexe III.

Question :

Quels sont les engagements de crédits par province, pour les voies hydrauliques et les routes, pour les années 1982 à 1984 ?

Réponse :

1. Routes

Année	Flandre	Bruxelles	Wallonie	Non réparti
1982	6 457,5	2 103,8	12 778,2	580,5
Intercom. E3	880,0	—	—	—
1983	6 932,3	2 315,0	11 725,6	847,4
1984	7 113,0	2 500,0	12 802,0	—

2. Voies hydrauliques

Année	Flandre	Bruxelles	Wallonie
1982	18 644,8	23,8	5 263,5
1983	17 259,8	95,2	5 032,3
1984	17 951,0	—	5 030,0
	Dienst voor de Scheepvaart	Bruxelles-Rupel Canal	Office de la Navigation
1982	1 425,0	1 035,0	1 100,0
1983	1 293,0	1 095,0	600,0
1984	1 000,0	1 028,0	850,0

Question :

Quelle est l'évolution des crédits réservés pour le paiement des charges financières ainsi que des crédits réservés à la réalisation du programme d'investissements de 1981 à 1984 ?

Réponse :

1. Evolution des charges financières

	1981	1982	1983	1984
Art. 31.60. — Charges d'intérêt Société Nationale Terrienne ...	2,0	1,9	1,9	1,9
Art. 41.61. — Transfert au Fonds du Logement - Intérêts ...	1 197,1	951,2	596,8	562,8
Art. 41.62. — Transfert au Fonds du Logement - Intérêts ...	269,3	195,0	127,0	63,0
Art. 41.64. — Subvention à la Régie des Bâtiments ...	81,4	72,5	62,8	52,1
Art. 21.02. — Intérêts des emprunts contractés par la S.A. du Canal ...	639,5	695,1	773,8	919,6
Art. 31.01. — Intérêts des emprunts contractés par les Intercommunales IDEA et SPI ...	507,7	54,3	62,0	58,0
Art. 43.01. — Intérêts des emprunts contractés auprès du Crédit Communal ...	1 520,0	2 037,3	956,1	1 773,0
Art. 41.01. — Fonds des Routes - Intérêts ...	30 029,5	32 714,7	35 108,8	33 278,4
Art. 21.01. — Intérêts - Charges du passé ...	—	—	1 453,7	1 251,5
	33 799,5	36 722,0	39 142,9	37 960,3

Een gedetailleerd overzicht van de verschillende sectoren komt voor in bijlage III.

Vraag :

Hoeveel bedragen de vastleggingskredieten, per provincie, voor de waterwegen en de wegen voor 1982 tot 1984 ?

Antwoord :

1. Wegen

Jaar	Vlaanderen	Brussel	Wallonië	Niet verdeeld
1982	6 457,5	2 103,8	12 778,2	580,5
Intercom. E3	880,0	—	—	—
1983	6 932,3	2 315,0	11 725,6	847,4
1984	7 113,0	2 500,0	12 802,0	—

2. Waterwegen

Jaar	Vlaanderen	Brussel	Wallonië
1982	18 644,8	23,8	5 263,5
1983	17 259,8	95,2	5 032,3
1984	17 951,0	—	5 030,0
	Dienst voor de Scheepvaart	Kanaal Brussel-Rupel	Office de la Navigation
1982	1 425,0	1 035,0	1 100,0
1983	1 293,0	1 095,0	600,0
1984	1 000,0	1 028,0	850,0

Vraag :

Hoe verloopt de ontwikkeling van de kredieten voor de betaling van de financiële lasten en voor de uitvoering van het investeringsprogramma van 1981 tot 1984 ?

Antwoord :

1. Ontwikkeling van de financiële lasten

	1981	1982	1983	1984	
Art. 31.60. — Interestlasten Nationale Landmaatschappij.					Art. 31.60. — Interestlasten Nationale Landmaatschappij.
Art. 41.61. — Overdracht aan het Fonds voor de Huisvesting - Interest.					Art. 41.61. — Overdracht aan het Fonds voor de Huisvesting - Interest.
Art. 41.62. — Overdracht aan het Fonds voor de Huisvesting - Interest.					Art. 41.62. — Overdracht aan het Fonds voor de Huisvesting - Interest.
Art. 41.64. — Subsidie aan de Regie der Gebouwen.					Art. 41.64. — Subsidie aan de Regie der Gebouwen.
Art. 21.02. — Rente van de door de N.V. Zee-kanaal aangegane leningen.					Art. 21.02. — Rente van de door de N.V. Zee-kanaal aangegane leningen.
Art. 31.01. — Rente van de door de Intercommunales IDEA en SPI aangegane leningen.					Art. 31.01. — Rente van de door de Intercommunales IDEA en SPI aangegane leningen.
Art. 43.01. — Interesten van de bij het Gemeentekrediet aangegane leningen.					Art. 43.01. — Interesten van de bij het Gemeentekrediet aangegane leningen.
Art. 41.01. — Wegenfonds - Interest.					Art. 41.01. — Wegenfonds - Interest.
Art. 21.01. — Lasten van het verleden.					Art. 21.01. — Lasten van het verleden.

2. Programmes d'investissement

2. Investeringsprogramma

	1981	1982	1983	1984	
<i>A. Secteur budgétaire</i>					<i>A. Budgettaire sector</i>
Voies hydrauliques	20 747,8	22 502,1	22 370	22 981	Waterwegen.
Bâtiments	290,9	260,8	500	550	Gebouwen.
Travaux subsidiés	19,0	58,9	30	20	Gesubsidieerde werken.
A. E. E.	110,2	360,9	350	350	B. E. E.
Divers	278,6	373,8	180	190	Varia.
	21 466,5	23 556,5	23 450	24 091	
Fonds des Routes	16 025,0	21 570,0	21 820	22 290	Wegenfonds.
Régie des Bâtiments	9 100,0	6 245,0	6 450	8 300	Regie der Gebouwen.
	46 571,5	51 371,5	51 700	54 681	
<i>B. Secteur débudgétisé</i>					<i>B. Sector buiten de begroting</i>
Financement Crédit Communal	100	60,0	7	140	Financiering Gemeentekrediet.
Intercommunale E 3	900	880	—	—	Intercommunale E 3.
Intercommunale E 5	1 650	—	—	—	Intercommunale E 5.
Intercommunale E 39	300	—	—	—	Intercommunale E 39.
Intercommunale E 9 - E 40	3 600	—	—	—	Intercommunale E 9 - E 40.
Intercommunale Bruxelles	900	—	—	—	Intercommunale Brussel.
Intercommunale Charleroi	1 400	—	—	—	Intercommunale Charleroi.
Intercommunale Flandre occidentale	1 450	—	—	—	Intercommunale West-Vlaanderen.
Office de la Navigation	300	1 100	600	850	Dienst voor de Scheepvaart.
Dienst voor de Scheepvaart	1 350	1 425	1 293	1 000	Office de la Navigation.
Canal Bruxelles-Rupel	850	1 035	1 095	1 028	Kanaal Brussel - Rupel.
	12 800	4 560	2 995	3 018	
Total général	59 371,5	55 871,5	54 695	57 699	Algemeen totaal.

Question :

Quel est le programme en matière d'économie d'énergie ?
Y a-t-il déjà des résultats ?

Réponse :

1. Applications U. R. E. dans les bâtiments

Le programme d'utilisation rationnelle d'énergie (U.R.E.) est déterminé par la voie de la tranche d'investissements sélectifs.

Pour le secteur des applications dans les bâtiments, le département a obtenu sur les tranches précitées :

- en 1982 : 212 millions de F;
- en 1983 : 502,1 millions de F;

(détail en annexe IV).

Pour 1984, un montant de 1 000 millions de F a été réservé pour les projets U. R. E. par le C. M. C. E. S. sur la tranche sélective 1984. Le département a introduit des propositions pour un montant de 445,8 millions de F. Toutefois ces propositions doivent encore être discutées à la Commission d'Orientation et de Coordination des Marchés Pu-

Vraag :

Welk programma heeft het Ministerie vastgesteld i.v.m. de energiebesparing ? Werden er reeds resultaten geboekt ?

Antwoord :

1. R. E. V. in gebouwen

Het programma voor rationeel energieverbruik (R. E. V.) wordt gefinancierd uit de tranche voor selectieve investeringen.

Voor het R. E. V. in gebouwen heeft het departement uit die tranches de volgende bedragen ontvangen :

- in 1982 : 212 miljoen F;
- in 1983 : 502,1 miljoen F;

(gedetailleerde cijfers in bijlage IV).

Voor 1984 heeft het M. C. E. S. C. op de selectieve tranche met betrekking tot hetzelfde jaar een bedrag van 1 000 miljoen F voor R. E. V.-projecten gereserveerd. Met de door het departement ingediende voorstellen is een bedrag van 445,8 miljoen F gemoeid alhoewel die voorstellen nog moeten worden besproken in de Commissie voor oriëntatie en

blics (C. O. C.) qui fait une sélection; il est donc prématuré d'en donner le détail à ce jour.

En ce qui concerne les résultats de ces projets U. R. E., il est difficile en ce moment de les quantifier. En effet la plupart des projets sont encore en cours d'exécution.

Certains de ces projets ont un temps de remboursement à court terme et d'autres à plus long terme.

Toutefois, il y a lieu de souligner que le département prête une attention particulière et continue aux aspects U. R. E. lors de la conception des nouveaux bâtiments et dans les projets de rénovation, et ce dans les domaines d'isolation, de choix des matériaux et des équipements, de régulation d'installations thermiques.

2. Applications U. R. E. dans le domaine des équipements électriques de sécurité routière

Le département continue dans le domaine de l'éclairage routier la politique d'économies, qui consiste en :

- une politique de sobriété dans la conception des nouvelles installations : en général, pour les autoroutes, on se limite à la réalisation de l'éclairage des échangeurs; ceci entraîne une économie d'investissement et de dépenses courantes;

- la poursuite du programme de réalisation d'extinction de l'éclairage public sur les autoroutes entre 0 h 30 et 5 h 30 sur les tronçons entre les échangeurs;

- l'utilisation de nouvelles sources d'éclairage à rendement augmenté : 180 watt au lieu de 150 watt.

Dans le domaine de la signalisation routière à feux de signalisation (équipement de carrefours), utilisation de postes de commande adaptatifs entraîne des économies de carburant et de temps d'attente pour l'utilisateur de la route; en effet, selon l'importance du trafic sur les différentes branches d'accès du carrefour, le temps d'allumage du feu vert est favorisé.

Il en est de même pour les installations de coordination des feux de signalisation sur les axes d'Etat importants dans les agglomérations, favorisant l'onde verte; des installations importantes ont été réalisées dans les agglomérations de Liège, Gand, Anvers et Bruxelles.

Question :

En ce qui concerne l'ajustement du budget de 1983, un crédit supplémentaire de 18 millions est demandé à l'article 51.01 pour l'amortissement des emprunts contractés par les intercommunales I. D. E. A. et S. P. I. Cet amortissement pouvait pourtant être prévu. Pourquoi dès lors ce crédit supplémentaire ?

Réponse :

Le Crédit communal emprunte sur le marché des capitaux des pays du Marché commun, notamment des marks, des lires et des florins (monnaie de change).

Chaque année, dans le courant des mois de février et mars, le Crédit communal dresse des décomptes d'amortissement et d'intérêts en tenant compte des fluctuations du change.

coördination van de overheidsopdrachten (C. O. C.) die een selectie verricht; het is dus nog te vroeg om nu reeds juiste cijfers te verstrekken.

De resultaten van die R. E. V.-projecten zijn moeilijk te becijferen, aangezien de meeste ervan nog niet uitgevoerd zijn.

Onder die projecten zijn er waarvoor in een korte en andere waarvoor in een langere aflossingstermijn voorzien wordt.

Er zij evenwel op gewezen dat het departement bij voortdurende meer dan gewone aandacht schenkt aan de R. E. V.-aspecten van plannen m.b.t. nieuwe gebouwen en vernieuwingswerken aan bestaande gebouwen en dat geldt zowel voor de keuze van het materiaal en van de uitrusting als voor de correcte afstelling van de verwarmingsapparatuur.

2. Toepassing van het R. E. V. in verband met de elektrische installaties voor de verkeersveiligheid

Het departement zet het besparingsbeleid verder in verband met de verlichting van de wegen; die besparingen komen tot uiting in :

- een sober beleid in verband met het ontwerpen van nieuwe installaties : voor de autowegen beperkt het departement zich meestal tot het aanbrengen van de verlichting op de verkeerswisselaars; dit brengt een besparing mee op het stuk van investeringen en lopende uitgaven;

- de voortzetting van de geprogrammeerde uitdoving van de openbare verlichting op de autowegen tussen 0,50 uur en 5 u 30 op de tussen de verkeerswisselaars gelegen vakken;

- het gebruik van nieuwe verlichtingsinstallaties met hoger rendement, hetzij 180 watt in plaats van 150 watt.

Op het stuk van de wegsignalisatie bij middel van verkeerslichten (installaties op de kruispunten) worden besparingen verwezenlijkt door het gebruik van aanpasbare schakelposten, hetgeen een besparing meebrengt van brandstof en de wachttijd voor de weggebruikers vermindert; naargelang van de verkeersdichtheid op de diverse op het kruispunt uitmondende wegen wordt het verkeerslicht achtereenvolgens op groen of op rood gezet.

Dank zij installaties die de verkeerslichten coördineren op de belangrijke rijkswegen in de agglomeraties en die een « groene doorstroming » moeten bevorderen; belangrijke installaties werden aldus aangebracht in de agglomeraties Luik, Gent, Antwerpen en Brussel.

Vraag :

Voor wat de aanpassing van de begroting 1983 betreft, wordt onder artikel 51.01 een bijkrediet van 18 miljoen voorgesteld ter aflossing van de door de intercommunale verenigingen I. D. E. A. en S. P. I. aangegane leningen. Deze aflossing kon toch reeds voorzien worden. Waarom dan dit bijkrediet ?

Antwoord :

Het Gemeentekrediet ontleent op de kapitaalmarkt van de landen van de Gemeenschappelijke markt, voornamelijk marken, lires en gulden (wisselgeld).

Elk jaar, in de loop van de maanden februari-maart, maakt het Gemeentekrediet de aflossing- en interestafrekeningen op, met inachtneming van de wisselschommelingen.

Actuellement, le change s'opère tout d'abord par la conversion en écus (monnaie de passage). Il en découle des ajustements annuels qu'il est impossible de prévoir.

Question :

Le budget prévoit 24 000 F pour l'adhésion au Centre belge d'étude et de documentation en matière de réserves d'eau et 100 000 F pour la Fédération belge de l'urbanisme et de l'habitation (développement et aménagement du territoire).

Ces matières étant régionalisées, ces cotisations ne devaient-elles pas être payées par les Régions ?

Réponse :

Un montant de 24 000 F a en effet été prévu au budget du Ministère des Travaux publics pour 1984 pour l'adhésion au Centre belge d'étude et de documentation en matière de réserves d'eau, notamment 12 000 F pour le « Centrum voor Studie van Water, Bodem en Lucht » V. Z. W. (BECEWA) à Gand et 12 000 F pour « Le Centre belge d'Etude et de Documentation de l'eau » à Liège.

Sur le même budget, un montant de 100 000 F a été prévu pour la Fédération belge de l'urbanisme et de l'habitation (développement et aménagement du Territoire) à Bruxelles.

En 1985, ces montants ne figureront plus au budget du Ministère des Travaux publics et seront repris au budget des ministères régionalisés. Dès lors, ces montants seront payés par ces services.

Question :

Dans le programme justificatif, il est prévu, à l'article 12.01, un montant de 13 930 000 F pour les jetons de présence et frais de route et de séjour des personnes étrangères aux administrations de l'Etat.

De quelles dépenses s'agit-il en l'occurrence ?

Réponse :

Ces dépenses proviennent du remboursement aux fonctionnaires du Fonds des Routes, mis au travail au Ministère des Travaux publics, de toutes les indemnités non imposables, comme les abonnements sociaux, frais de déplacement et de séjour, ainsi que des missions éventuelles à l'étranger.

Question :

A l'article 12.04, section 31, titre I du budget pour 1984, un montant de 76 millions est prévu pour la location d'installations mécanographiques.

De quel matériel s'agit-il en l'occurrence et à quelles sociétés le loyer est-il payé ?

Réponse :

Un montant de 70 millions est prévu pour la location d'installations mécanographiques du Service de Programmation, Information et Statistique.

Un montant de 6 millions est destiné à la location de l'ordinateur de la Direction Comptabilité.

Thans wordt de wisselhandeling uitgevoerd door omzetting in ecus (overgangsgeld). Een en ander resulteert in jaarlijkse aanpassingen die niet kunnen voorzien worden.

Vraag :

Op de begroting is 24 000 F uitgetrokken voor de toetreding tot het Belgisch Centrum voor studie en documentatie inzake watervoorraden en 100 000 F voor de Belgische Federatie voor Stedebouw en Huisvesting, Ontwikkeling en Ruimtelijke Ordening ?

Is het, aangezien deze materies geregionaliseerd zijn, niet aangewezen dat de Gewesten deze bijdragen betalen ?

Antwoord :

Op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken 1984 is inderdaad 24 000 F uitgetrokken voor de toetreding tot het Belgisch Centrum voor studie en documentatie inzake watervoorraden nl. 12 000 F voor het Centrum voor de Studie van Water, Bodem en Lucht V. Z. W. (BECEWA) te Gent en 12 000 F voor « Le Centre belge d'Etude et de Documentation de l'eau » te Luik.

Voorts werden op dezelfde begroting 100 000 F uitgetrokken voor de Belgische Federatie voor Stedebouw en Huisvesting, Ontwikkeling en Ruimtelijke Ordening te Brussel.

Voor 1985 zullen deze bedragen echter niet meer worden ingeschreven op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken en zij zullen dan worden opgenomen in de begroting van de geregionaliseerde ministeries. Voormelde bedragen zullen dan ook door die diensten kunnen worden betaald.

Vraag :

In het verantwoordingsprogramma van artikel 12.01 is een bedrag van 13 930 000 F uitgetrokken voor presentiegelden, reis- en verblijfkosten van niet tot de Rijksdiensten behorende personen.

Over welke uitgaven gaat het hier ?

Antwoord :

De uitgaven vloeien voort uit de terugbetalingen aan de ambtenaren van het Wegenfonds, die in dienst zijn bij het Ministerie van Openbare Werken, van alle niet belastbare vergoedingen, zoals sociale abonnementen, reis- en verblijfkosten en eventueel opdrachten in het buitenland.

Vraag :

Op het artikel 12.04, sectie 31, titel I van de begroting voor 1984 is een bedrag van 76 miljoen ingeschreven voor de huur van mechanografische installaties.

Om welk materiaal gaat het hier en aan welke maatschappijen wordt de huur betaald ?

Antwoord :

Een bedrag van 70 miljoen is bestemd voor de huur van mechanografische installaties van de Dienst Programmatie, Informatie en Statistiek.

Een bedrag van 6 miljoen is bestemd voor de huur van de computer van de Directie Comptabiliteit.

Le Service de Programmation, Information et Statistique utilise essentiellement du matériel de la firme Siemens, tandis que la Direction Comptabilité utilise principalement du matériel de la firme I. B. M.

Question :

Que recouvrent les crédits inscrits aux articles 12.06 et 12.09 dans la section « cabinet » ?

Réponse :

Article 12.06 : suite au transfert de certains services du Residence Palace vers le W. T. C., la Régie des Bâtiments a revu les surfaces utilisées, notamment par le cabinet, et a adapté le coût de fonctionnement et de gestion en conséquence. L'augmentation des crédits n'est donc nullement la conséquence d'éventuelles locations supplémentaires.

Article 12.19 : l'augmentation du crédit prévu à l'article 12.19 s'explique par l'autorisation donnée par le Premier Ministre d'augmenter pour 1984 la norme fixée par membre de cabinet pour les frais de fonctionnement.

Pour mémoire, cette norme est, pour 1984, de 162 400 F par agent.

Question :

Les crédits prévus pour la province de Limbourg sont insuffisants.

Quel est le pourcentage prévu en 1984 pour les routes, les voies hydrauliques et les bâtiments ?

Réponse :

	Crédits prévus en 1984	Crédits prévus pour le Limbourg	%
Voies hydrauliques .	22 981	275	1,20
Canaux	2 878	90	3,13
(parastataux) ...		Office de la Navigation	
Régie des Bâtiments	8 300	226	2,72
Fonds des Routes ...	22 290	1 081	4,85

Le pourcentage apparemment peu élevé est dû essentiellement au fait que pratiquement la totalité des crédits destinés à l'Office de la Navigation est affectée en 1984 à la construction de l'écluse de Wijnegem.

Au cours des années antérieures, l'essentiel de ces crédits était destiné au Limbourg. Il en sera de même au cours des années qui viennent.

B. Routes

1. Généralités

Question :

Le plan de restructuration de la S. N. C. B. fera appel à la collaboration de la S. N. C. V. pour la desserte, ce qui aura un effet un l'infrastructure routière.

De Dienst Programmatie, Informatie en Statistiek gebruikt voornamelijk materieel van de firma Siemens, terwijl de comptabiliteit een beroep doet op de firma I. B. M.

Vraag :

Waar dienen de kredieten voor die in de sectie « Kabinet » op de artikelen 12.06 en 12.19 zijn uitgetrokken ?

Antwoord :

Artikel 12.06 : naar aanleiding van de verhuizing van sommige diensten van de Residence Palace naar het W. T. C., heeft de Regie der gebouwen de gebezigde oppervlakte herzien, met name die van de kantoren waarin het kabinet gevestigd is en de Regie heeft de werkings- en beheerskosten aan die herziening aangepast. De vermeerdering van de kredieten is dus hoegenaamd niet toe te schrijven aan de eventuele huur van extrakantoorruimte.

Artikel 12.19 : de vermeerdering van het op artikel 12.19 uitgetrokken krediet is toe te schrijven aan het feit dat de Eerste Minister machtiging verleend heeft om de voor werkingskosten per personeelslid te hanteren norm voor 1984 te verhogen.

Er zij aan herinnerd dat die norm voor 1984 vastgesteld is op 162 400 F per ambtenaar.

Vraag :

De kredieten voor de provincie Limburg zijn onvoldoende.

Welke procentuele bedragen werden in 1984 uitgetrokken voor de wegen, waterwegen en gebouwen ?

Antwoord :

	Kredieten voorzien in 1984	Kredieten voor Limburg	%
Waterwegen	22 981	275	1,20
Kanalen	2 878	90	3,13
(parastatalen) ...		(Dienst voor de Scheep- vaart)	
Regie der Gebouwen	8 300	226	2,72
Wegenfonds	22 290	1 081	4,85

Het schijnbaar laag percentage is vooral veroorzaakt door het feit dat praktisch de totaliteit van de kredieten « Dienst voor de Scheepvaart » gedurende het jaar 1984 nodig zijn voor de bouw van de sluis van Wijnegem.

In de voorbije jaren waren deze kredieten hoofdzakelijk voor Limburg. Voor de volgende jaren is dat eveneens het geval.

B. Wegen

1. Algemeenheden

Vraag :

Wanneer het herstructureringsplan van de N. M. B. S. betrekking heeft op lijnen die bepaalde centra of streken bedienen, zal zij daarbij een beroep doen op de medewerking van de N. M. V. B.

Y a-t-il eu à cet égard une concertation entre les Ministres des Communications et des Travaux publics et une évaluation des coûts que cela représentera pour cette infrastructure ?

Réponse :

Un « temps de réponse » est parfois nécessaire mais, en l'occurrence, l'on peut estimer que les décisions visées n'auront que peu d'influence sur le réseau routier.

Les suppressions d'exploitation ne concernent, en effet, le plus souvent que des centres moins fréquentés et le surplus des véhicules qu'elles sont de nature à engendrer pourra être tout à fait supportable.

Question :

Lorsqu'il y a suffisamment d'espace, ne serait-il pas indiqué d'aménager des ronds-points à la place des feux de signalisation ? Le système a été appliqué sur une grande échelle et avec succès en Grande-Bretagne. Les feux de signalisation sont de grands consommateurs d'énergie et provoquent également d'importantes formations d'ornières.

Réponse :

L'expérience des ronds-points existant sur les routes de l'Etat révèle qu'un rond-point ne peut être utilisé que dans un réseau routier à caractère urbain, où les différentes routes intersectrices absorbent un nombre comparable de voitures.

Lorsqu'une de ces routes a un caractère expressément prioritaire, comme c'est toujours le cas aux carrefours des routes de l'Etat, la capacité de circulation de la route principale est désavantageusement influencée par les interruptions dans le flot du trafic à hauteur des ronds-points. Il a également été constaté aux ronds-points existant dans le centre des villes que des accidents arrivent fréquemment et que les cyclistes et piétons sont désavantagés vis-à-vis des véhicules.

C'est pourquoi le département opte pour des installations de feux de signalisation tricolores dont le fonctionnement dépend de la circulation, le long des routes de l'Etat ordinaires, et pour des installations à coordination centrale sur les voies périphériques des grandes agglomérations. Le fonctionnement de ces installations tient compte de l'offre réelle de trafic. Les temps d'attente des visiteurs sont minimisés, de sorte qu'il n'y a pas de gaspillage de combustibles. Au contraire, le fonctionnement dépendant de la circulation ou la coordination centrale favorise l'écoulement du trafic, qui serait perturbé par l'aménagement de ronds-points.

En même temps, ces installations protègent chaque type d'usager à hauteur du carrefour, ce qui n'est pas le cas d'un rond-point tel que mentionné plus haut.

Question :

Des parkings sont-ils prévus sur les autoroutes pour les automobilistes qui se regroupent pour effectuer certains trajets ?

Réponse :

Il est exact que dans la situation économique actuelle, le « regroupement » des usagers de la route (et des autoroutes) dans un nombre moindre de véhicules permettrait une économie importante d'énergie et serait donc intéressante au niveau des finances publiques et plus particulièrement de la balance des paiements.

Werd er daaromtrent overleg gepleegd tussen de Ministers van Verkeerswezen en Openbare Werken en werd een raming gemaakt van de kosten die uit die infrastructuurwerken zullen voortvloeien ?

Antwoord :

Er is soms tijd nodig om een geschikt antwoord te kunnen geven, maar in dit geval kan men nu reeds stellen dat de bedoelde beslissingen slechts weinig invloed zullen hebben op het wegennet.

Het merendeel van de afgeschafte lijnen bedienden immers minder drukke centra en het eventueel voertuigoverschot kan vlot worden opgevangen.

Vraag :

Zou het, wanneer er voldoende ruimte is, niet meer aangewezen zijn ronde punten te realiseren en aan te leggen in plaats van verkeerslichten ? Dit systeem wordt met succes en op grote schaal toegepast in Groot-Brittannië. Verkeerslichten zijn energieverlinders en veroorzaken ook grotere spoorvorming.

Antwoord :

De ervaring met de bestaande ronde punten op rijkswegen toont aan dat een rond punt slechts kan aangewend worden in een wegennet met stedelijk karakter, waar de verschillende kruisende wegen een vergelijkbare hoeveelheid wagens verwerken.

Wanneer één van de wegen een uitgesproken prioritaair karakter heeft, zoals dat steeds het geval is op de kruispunten van de rijkswegen, dan wordt de verkeerscapaciteit van de hoofdweg nadelig beïnvloed door de onderbrekingen in de verkeersstroom ter hoogte van de ronde punten. Ook werd op de bestaande ronde punten in stedelijk milieu vastgesteld dat ongevallen frequent optreden en dat fietsers en voetgangers benadeeld zijn t.o.v. de voertuigen.

Het departement opteert daarom voor installaties met driekleurige verkeerslichten met verkeersafhankelijke werking langs de gewone rijkswegen en voor installaties met centrale coördinatie op de ringwegen van grote agglomeraties. De werking van deze installaties houdt rekening met het reële verkeersaanbod. De wachttijden van de wagens worden geminimaliseerd zodat er geen brandstofverspilling optreedt. Integendeel, de verkeersafhankelijke werking of centrale coördinatie bevordert de verkeersafwikkeling, die door de aanleg van ronde punten zou verstoord worden.

Tevens beveiligen deze installaties ieder type van weggebruiker ter hoogte van het kruispunt, hetgeen niet het geval is bij een rond punt zoals hoger vermeld.

Vraag :

Zijn er parkings gepland om de mensen in staat te stellen gezamenlijk een bepaalde weg af te leggen ?

Antwoord :

Het is juist dat in de huidige economische situatie het samenrijden van weg- of autosnelweggebruikers, in minder voertuigen, tot een belangrijke energiebesparing zou leiden en dus interessant zou zijn op het vlak van de openbare financiën en meer in het bijzonder van de betalingsbalans.

Il serait cependant dangereux d'autoriser le stationnement le long des autoroutes et complexes d'accès.

Jusqu'à présent, il n'a pas été prévu de parkings aux complexes de croisement entre les autoroutes et le réseau national. Toutefois, des possibilités de parking existent généralement sur les routes de l'Etat. Compte tenu des restrictions budgétaires actuelles, il ne s'indique pas d'entreprendre la construction de parkings aussi longtemps que l'utilisation « en commun » des voitures particulières ne se sera pas généralisée.

Question :

La suppression des intercommunales autoroutières, et notamment de la E 3, a-t-elle entraîné une amélioration dans la continuité des travaux et une concertation avec les administrations communales concernées ?

Réponse :

La tâche initiale de l'Intercommunale E 3 était quasi terminée, tandis que les tâches complémentaires, de moindre importance, étaient très avancées.

Pour les autres intercommunales (notamment E 9 - E 40, I. V. A. W., I. A. C.), ce n'était pas le cas. Ces intercommunales ont été supprimées bien que leur tâche initiale ne fût pas encore terminée. Ces décisions ont été prises par les gouvernements précédents.

Question :

Qu'en est-il du personnel de l'intercommunale E 3 dont le traitement a été diminué de 10 % ?

Réponse :

En vertu de l'arrêté royal n° 183 du 30 décembre 1982 modifiant la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des routes, les membres du personnel de l'association intercommunale de la E 3 ont été transférés au Fonds des Routes.

Cette mesure implique que les membres du personnel concernés ont reçu le même statut administratif et pécuniaire que les autres membres du personnel du Fonds des Routes.

Il était impossible d'intégrer dans les 3 000 membres du personnel du Fonds des Routes un groupe de 340 personnes ayant un statut privilégié.

En outre les personnes qui étaient engagées sous contrat à l'intercommunale E 3 sont maintenant engagées à titre définitif au Fonds des Routes.

Question :

Quand les arriérés de paiement des indemnités pour service d'hiver du personnel du Fonds des Routes seront-ils payés ?

Réponse :

Il n'est pas possible d'avancer une date pour le paiement. Les demandes sont individualisées et sont traitées selon leur ordre d'introduction.

Het zou evenwel gevaarlijk zijn het stationeren langs autosnelwegen en aansluitingscomplexen toe te staan.

Tot op heden werden geen parkings voorzien aan de aansluitingscomplexen tussen de autosnelwegen en de rijkswegen, parkeergelegenheid bestaat er meestal evenwel langsheen de rijkswegen. Rekening houdend met de huidige budgettaire beperkingen ziet het er naar uit dat er geen parkings zullen worden aangelegd zolang het « gemeenschappelijk » gebruik van privé-voertuigen niet sterker wordt veralgemeend.

Vraag :

Heeft de afschaffing van de Intercommunales, en met name van de E 3, een verbetering in de opvolging van de werken en overleg met de betrokken gemeentebesturen te wegegebracht ?

Antwoord :

De initiële taak van de Intercommunale E 3 was vrijwel geëindigd, terwijl de aanvullende opgedragen taken van minder belang zeer ver gevorderd waren.

Voor de andere Intercommunales was dit zelfs niet het geval (o.a. E 9 - E 40, I. V. A. W., I. A. C.). Deze Intercommunales werden afgeschaft niettegenstaande hun initiële taak nog niet geëindigd was. Het betreft hier trouwens beslissingen, genomen door de vorige regeringen.

Vraag :

Quid i.v.m. het personeel van de E 3, waarvan de wedde met 10 % werd verminderd ?

Antwoord :

Bij het koninklijk besluit n° 183 van 30 december 1982 tot wijziging van de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds werden de personeelsleden van de Intercommunale Vereniging E 3 overgenomen door het Wegenfonds.

Dit impliceerde eveneens dat de betrokkenen qua administratief en geldelijk statuut gelijkgesteld werden met de overige personeelsleden van het Wegenfonds.

Het was onmogelijk in het kader van het Wegenfonds een afzonderlijke groep van 340 personeelsleden te integreren met een bevoordeeld statuut ten aanzien van de 3 000 in dienst zijnde personeelsleden van het Wegenfonds.

Daarenboven hebben de betrokkenen die contractueel bij de E 3 aangenomen waren in ruil daarvoor de vastheid van betrekking bij het Wegenfonds verkregen.

Vraag :

Wanneer wordt de achterstallige vergoeding voor winterdienst aan het personeel van het Wegenfonds uitbetaald ?

Antwoord :

Het is niet mogelijk een algemene datum van de uitbetaling voorop te stellen. De aanvragen zijn geïndividualiseerd en worden behandeld volgens de datum van indiening door de belanghebbenden.

Normalement, le paiement est effectué trois à quatre semaines après l'introduction de la demande auprès de la Direction de la Comptabilité.

Question :

Les enrobés bitumeux constituent une alternative valable pour les techniques classiques d'entretien. Quels sont les efforts faits à cet égard par le Ministère ?

Réponse :

Le recyclage des revêtements bicarbonés retient toute l'attention du Ministre. A cet effet une réunion a été convoquée le 9 septembre 1983 à l'Administration Centrale des Routes, afin de motiver les différents services d'exécution pour l'usage, autant que possible, du recyclage sur place comme mode de réparation des revêtements bicarbonés.

Bien que le type de revêtement de la couche d'usure, utilisé en Belgique, ne se prête pas au recyclage dans la plupart des cas (à cause de la présence de gravelage de surface), plusieurs propositions d'application ont été faites à cette réunion.

En outre, le projet budgétaire a insisté, dans une rubrique spéciale, sur les projets à sélectivité industrielle; les projets de recyclage y occupent une place importante.

En vue de la propagation de cette méthode alternative comme mode de réparation des revêtements bicarbonés, l'on peut aussi s'en référer à la Table ronde du C. R. R. en date du 4 novembre 1983 au sujet des « problèmes d'énergie en ce qui concerne la route et le trafic routier » et où le recyclage sur place constituait un sujet important.

En conclusion, les ingénieurs concernés ont à leur disposition une bibliographie suffisante (e.a. La Technique de la Route, les rapports du C. R. R. et autres) pour se perfectionner dans cette technique.

Question :

Quand et où sont utilisés les revêtements à base de caoutchouc ? Quelle est la tecture technique de ce revêtement ? Convient-il aux conditions du trafic ? Quels en sont les avantages et les inconvénients ? Il semble utile pour réduire le bruit de la circulation.

Réponse :

Les revêtements hydrocarbonés à base de caoutchouc sont des revêtements où le liant classique est remplacé par un bitume additionné de poudre de caoutchouc de récupération (pneus de voiture), ce qui améliore certaines caractéristiques de ce liant telles que la résistance à basse température, l'élasticité, le vieillissement.

Le bitume caoutchouc est expérimenté en Belgique essentiellement pour des revêtements ouverts, c'est-à-dire perméables.

Les avantages sont les suivants :

— diminution sensible du bruit de roulement (sur le ring de Bruxelles, on a enregistré une baisse de 7 décibels);

Normaliter geschiedt de uitbetaling een drie- tot viertal weken na overmaking van de aanvraag aan de Directie Comptabiliteit.

Vraag :

Gerecycleerde bitumenmengsels vormen een waardig alternatief voor klassieke onderhoudsprocédés. Welke inspanningen worden terzake door het Ministerie gedaan ?

Antwoord :

De recyclage van koolwaterstofverhardingen heeft de volledige aandacht van de Minister. Daartoe werd op 9 september 1983 een vergadering gehouden op het Hoofdbestuur der Wegen ten einde de verschillende uitvoeringsdiensten te motiveren om de recyclage in situ zoveel mogelijk te gebruiken als herstellingsmiddel voor beschadigde koolwaterstofverhardingen.

Alhoewel het type verharding van de slijtlaag die in België wordt gebruikt meestal niet geschikt is voor recyclage (door de aanwezigheid van de oppervlaktebegrinding) zijn er ten gevolge van deze vergadering verscheidene voorstellen van toepassing geformuleerd.

Overigens is in het begrotingsontwerp, in een afzonderlijke rubriek, de nadruk gelegd op ontwerpen met een industriële selectiviteit; hierin nemen recyclageprojecten een belangrijke plaats in.

Ook kan inzake het propageren van dit alternatief als herstellingsmethode voor koolwaterstofverhardingen ook nog verwezen worden naar de Ronde tabelbijeenkomst dd. 4 november 1983 van het O. C. W. over « Energieprobleem in verband met de weg en het wegverkeer » en waarbij de recyclage in situ een belangrijk onderwerp van vormde.

Ten slotte beschikken de betrokken ingenieurs over voldoende vakliteratuur (o.a. De Wegentechniek, rapporten van het O. C. W. e.d.) om zich in deze techniek te bekwamen.

Vraag :

Waar en wanneer worden bekledingen op basis van rubber gebruikt ? Wat is de technische tectuur van die bedekking ? Past ze voor de verkeersomstandigheden ? Wat zijn de voor- en nadelen ? Ze zou de geluidshinder van het verkeer dempen.

Antwoord :

De rijwegbekledingen in koolwaterstof op basis van rubber zijn bekledingen waar het klassieke bindmiddel vervangen is door een bitumen waaraan poeder van recuperatie-rubber is toegevoegd (autobanden). Dit verbetert bepaalde kenmerken van dit bindmiddel zoals hun weerstand tegen lage temperaturen, de elasticiteit, het onderdomverschijnsel.

Het rubber-bitum is in België hoofdzakelijk beproefd voor de zogeheten open rijwegbekleding, d.i. doordringbaar.

De voordelen zijn de volgende :

— gevoelige vermindering van het verkeersgeluid (op de ring van Brussel werd een vermindering met 7 decibel geregistreerd);

— évacuation rapide de l'eau de ruissellement (lutte contre l'aquaplaning et contre les projections d'eau à l'arrière des véhicules).

Il convient cependant d'être prudent, même si les essais en laboratoire sont concluants.

Les chantiers expérimentaux devraient pouvoir permettre de déterminer *in situ* la durée de vie d'un tel revêtement, sa résistance au trafic et sa résistance en période hivernale, éléments essentiels pour en déterminer la rentabilité.

Question :

Quelles sont les routes pourvues d'un revêtement anti-bruit (caoutchouc asphalté) ?

Réponse :

Concerne :	Surface
—	
— E39 : Chaussée Maasmechelen-Lummen : sortie Park Midden-Limburg, sortie Zonhoven Houthalen	15 000 m ²
— Aut. E3 : Section Zwijnaarde-Zevergem. Direction Courtrai	46 000 m ²
— Ring de Bruxelles RO entre E5 et 4 Bras	134 000 m ²
— A15 Chaussée Sud - BK 97 800 à 98.100	4 624 m ²
— A25 Cheratte-Visé	90 000 m ²
— A26 Chênée-Tilff	90 000 m ²
— R.205 Stavelot	3 000 m ²
— R.5 Bruxelles-Rocroi Section Philippeville-Couvin - Kmp. 84.140 - 89.930 ...	80 000 m ²
— R.N. 375 Florennes-Hanzinelle - Kmp. 17.600 - 20.800	2 500 m ²

Question :

Le département fera-t-il un effort en ce qui concerne les plantations le long des routes ?

Réponse :

Dans le cadre des possibilités budgétaires, le département accorde l'attention nécessaire aux plantations le long des routes de l'Etat.

Cependant, sans vouloir minimiser l'importance des plantations, le Ministre estime qu'il y a un ordre de priorité à respecter, où notamment la sécurité de la circulation et l'aménagement des pistes cyclables occupent une place primordiale.

— vlugge afvoer van het regenwater (strijd tegen de aquaplaning en tegen projectie van water aan de achterzijde van de voertuigen).

Men dient nochtans voorzichtig te werk te gaan, zelfs wanneer de proeven in de laboratoria overtuigend zijn.

Proefwerven zouden ons moeten toelaten *in situ* de levensduur van een dergelijke rijwegbekleding na te gaan, alsook hun weerstand tegenover het verkeer, haar weerstand in winteromstandigheden, allemaal essentiële elementen om de rentabiliteit van dergelijke rijwegbekledingen te bepalen.

Vraag :

Welke zijn de wegvakken die met geluidswerende verharding (rubberasfalt) bekleed zijn ?

Antwoord :

Betreft :	Oppervlakte
—	
— E39 : Rijbaan Maasmechelen-Lummen : afrit Park Midden-Limburg, afrit Zonhoven Houthalen	15 000 m ²
— Aut. E3 : Vak Zwijnaarde-Zevergem. Richting Kortrijk	46 000 m ²
— Ring rond Brussel RO tussen E5 en 4 armen	134 000 m ²
— A15 Chaussée Sud - BK 97 800 à 98.100	4 624 m ²
— A25 Cheratte-Visé	90 000 m ²
— A26 Chênée-Tilff	90 000 m ²
— R.205 Stavelot	3 000 m ²
— R.5 Bruxelles-Rocroi Sectie Philippeville-Couvin - Kmp. 84.140 - 89.930 ...	80 000 m ²
— R.W. 375 Florennes-Henzinelle - Kmp. 17.600 - 20.800	2 500 m ²

Vraag :

Zal voor de weggebruikers een inspanning worden gedaan inzake groenzorg ?

Antwoord :

Binnen het kader van de budgettaire mogelijkheden wordt de nodige aandacht besteed aan de beplantingen langs de rijswegen.

Doch zonder het belang van de aanplantingen te minimaliseren, meent de Minister evenwel dat er een rangorde in de prioriteiten in acht moet worden genomen, waarbij o.a. de verkeersveiligheid en de aanleg van fietspaden van essentieel belang zijn.

Question :

L'effort entrepris en 1983 en matière de propreté publique va-t-il être poursuivi en 1984, notamment en ce qui concerne les aires de repos sur les autoroutes ?

Y aura-t-il à cet égard collaboration avec les administrations communales ?

Réponse :

Une semaine de propreté le long des autoroutes a été organisée par le Ministre du 20 au 25 juin 1983; les objectifs n'étaient évidemment pas d'obtenir, en une seule fois, des résultats concrets et, surtout, durables en matière de propreté et de respect de l'environnement.

Il convient cependant de mettre en évidence les efforts continus consentis par le personnel des différents districts pour, non seulement traquer les ordures le long des autoroutes et routes, mais aussi pour nettoyer, peindre, entretenir, réparer et remplacer les barrières de sécurité et la signalisation, pour réaliser le marquage au sol, boucher les nids de poules et fissures, curer les fossés, déboiser et faucher les accotements, signaler les obstacles, etc...

L'ennemi principal des services qui ont la charge de l'entretien du réseau n'est pas tellement le mauvais temps, les pluies, les neiges et leurs conséquences, mais l'usager lui-même.

Certes, ce n'est pas en huit jours qu'une opération choc s'avèrera suffisante; néanmoins, le Ministre est persuadé qu'elle apportera l'espoir d'inculquer à tous les Belges le souci de propreté et le respect du bien public.

Sept mois après l'organisation de la semaine de propreté, il se révèle, d'après les services du département, qu'une légère diminution des atteintes à l'environnement a été constatée.

A côté de ces huit jours de sensibilisation, il est évident qu'il existe un programme plus important. Ainsi, il a été demandé aux services de l'Administration de procéder à un véritable investissement dans la propreté. A titre d'exemple, l'on peut citer la commande pour le réseau autoroutier de poubelles à plus grande capacité. Elles devraient faire leur apparition tout prochainement.

Question :

Que deviendra le Bureau des ponts ?

Réponse :

Le Ministre a décidé de scinder le Bureau des ponts, deuxième section, actuellement établi à Liège.

Le siège de la section flamande est établi à Hasselt. Les activités de cette cellule porteront sur les constructions métalliques, la gestion et les essais en charge des constructions métalliques ainsi que sur la protection contre la corrosion. Les mesures nécessaires sont prises en vue de rendre cette cellule opérationnelle dans les plus brefs délais.

Une autre cellule est également créée à Gand, afin d'éviter de longs et inutiles déplacements. Celle-ci sera chargée des constructions en béton.

Enfin, il ne sera pas recruté de personnel supplémentaire et l'effectif du personnel à prévoir dans le cadre de la révision générale des structures existantes sera constitué en faisant appel aux membres du personnel du département.

Vraag :

Zal de inspanning die in 1983 inzake openbare netheid werd geleverd, in 1984 worden voortgezet, met name wat betreft de parkeerhavens langs de autowegen ?

Komt er in dat verband medewerking van de gemeentebesturen ?

Antwoord :

Een week van de netheid langsheen de autowegen werd op aandringen van de Minister georganiseerd van 20 tot 25 juni 1983. De doelstellingen waren natuurlijk niet, in één maal, tot concrete, vooral duurzame resultaten inzake netheid en eerbied voor het milieu te komen.

De voortdurende inspanningen van het personeel van de verschillende districten van de afdeling beheer en uitrusting moeten worden geprezen. Het voortdurend verzamelen van vuilnis langs onze wegen en autowegen, het schoonmaken, schilderen, onderhouden, herstellen en vernieuwen van de veiligheidsstootbanden en de signalisatie, het markeren van het wegdek, het dichten van scheuren en kuilen in de wegen, het schoonmaken van de greppels, het ontbossen en het maaien van bermen, het aankondigen van hindernissen behoren tot hun taken. Zij zijn dus gezamenlijk verantwoordelijk voor de huidige staat van het wegennet.

De grootste vijand van de diensten, die belast zijn met het onderhoud, is immers niet het slechte weer, de regen en sneeuwbuien, maar wel de weggebruiker zelf.

Het is zeker niet in acht dagen tijds dat een schokoperatie afdoende zal blijken, maar de Minister is ervan overtuigd dat zij de hoop inhoudt om op lange termijn bij alle Belgen een geest van netheid en eerbied voor het openbaar domein in te prenten.

Zeven maanden na de organisatie van de week der netheid, blijkt, volgens de diensten van mijn departement, dat een lichte vermindering van de aantasting van het leefmilieu wordt vastgesteld.

Naast de acht dagen van de sensibilizeringscampagne bestaat er een meer uitgebreid onderhoudsprogramma. Er werd aan de diensten van het departement gevraagd over te gaan tot werkelijke investeringen op het vlak van de netheid. Zo werd bijvoorbeeld overgegaan tot de bestelling van nieuwe vuilnisbakken met een grote capaciteit. Zij zullen kortelings in gebruik genomen worden.

Vraag :

Quid met de splitsing van het bruggenbureau ?

Antwoord :

De Minister heeft besloten het Bruggenbureau tweede afdeling, nu te Luik gevestigd, te splitsen.

De zetel van de Vlaamstalige afdeling wordt vastgesteld te Hasselt. Deze cel zal zich bezighouden met staalconstructies, beheer en proefbelastingen van staalconstructies alsmede corrosiebestrijding. De nodige maatregelen worden genomen om deze cel binnen de kortst mogelijke tijd operationeel te maken.

Er wordt eveneens een cel te Gent opgericht ten einde lange en nutteloze verplaatsingen te vermijden. Laatstgenoemde cel zal zich bezighouden met betonconstructies en beheer en proefbelasting van de betonconstructies.

Ten slotte zal geen bijkomend personeel worden aangevraagd en zal de bezetting van de in kader van algemene herziening van de bestaande structuren te voorzien personeelsformatie, verwezenlijkt worden door oproep onder de personeelsleden van het departement.

Question :

Fonds des routes — article 533.01.
Des programmes de réserve sont prévus pour la Région wallonne mais pas pour la Région flamande. Pourquoi ?

Réponse :

Le programme physique figurant dans le budget est uniquement mentionné à titre indicatif.

Il est évident qu'il en va a fortiori de même pour les programmes de réserve qui pourraient être mentionnés et qui n'ont absolument pas un caractère obligatoire. Le programme de réserve comporte un certain nombre de travaux dont certains peuvent éventuellement être retenus pour remplacer des travaux du programme physique qu'il ne serait pas possible de réaliser pour une raison ou pour une autre.

De tels programmes de réserve existent également pour les services flamands et ils peuvent être communiqués aux membres qui le souhaitent.

Le fait que ces programmes ne sont pas mentionnés pour certaines provinces n'hypothèque en rien les possibilités d'engagement.

2. Par province

a) Anvers

Question :

Le tracé de la liaison entre la route de Zoom et la route du port entre la rive droite de l'Escaut et la frontière belge-néerlandaise (Bergen-op-Zoom) a-t-il déjà été établi ?

Quel est l'état d'avancement des travaux ?

Réponse :

Le tracé de la liaison Anvers—Bergen-op-Zoom (route du port) est indiqué sur le plan de secteur pour Anvers qui a été approuvé par arrêté royal.

L'exécution des travaux sera prévue au programme pour 1985. Les travaux ne pourront en effet être entamés qu'après que les expropriations nécessaires auront été réalisées.

Question :

La route Bruxelles—Boom—Anvers doit être reliée au ring d'Anvers et, du fait des travaux relatifs à cette liaison, la « Jan de Voslei » est interdite à la circulation (voir question parlementaire de M. Van Elewyck du 29 juillet 1983 au *Bulletin des Questions et Réponses*, Chambre, n° 45 du 13 septembre 1983, p. 3719). Pourquoi l'achèvement de cette liaison n'est-il pas prévu au budget pour 1984 ?

Réponse :

Un crédit de 200 millions de F est prévu au budget de 1984 pour l'équipement électromécanique du tunnel de la « Jan de Voslei ».

D'autres travaux de parachèvement moins importants doivent effectivement encore être exécutés, mais mon département veillera à ce qu'ils soient menés à terme sans interruption.

Vraag :

Wegenfonds — artikel 533.01.

Voor het Waalse gewest zijn er reserveprogramma's voorzien, doch niet voor het Vlaamse Gewest. Waarom ?

Antwoord :

Het fysisch programma, dat voorkomt in de begroting, wordt enkel te indicatieve titel vermeld.

Dit geldt a fortiori en dus in nog sterkere mate voor de eventueel vermelde reserveprogramma's, die hoegenaamd niet als bindend te beschouwen zijn. Een reserve programma bestaat uit een reeks werken, waarvan er sommige eventueel kunnen weerhouden worden ter vervanging van werken uit het fysisch programma die om een of andere reden in het gedrang zouden komen.

Dergelijke reserveprogramma's bestaan overigens ook in de Vlaamse diensten en zij kunnen aan de leden die dit wensen medegedeeld worden.

Het feit dat deze programma's voor bepaalde provincies niet aangegeven werden bezwaart geenszins de mogelijkheden van vastleggingen.

2. Per provincie

a) Antwerpen

Vraag :

Is het tracé van de weg tussen de Zoomse Weg en de havenweg tussen de rechter Scheldeoever en de Belgisch-Nederlandse grens (Bergen-op-Zoom) al vastgelegd ?

Quid i.v.m. de uitvoering van de werken ?

Antwoord :

Het tracé van de verbinding Antwerpen—Bergen-op-Zoom (havenweg) is ingetekend in het bij koninklijk besluit goedgekeurd gewestplan van Antwerpen.

De uitvoering van de werken zal voorzien worden op het programma 1985. De werken kunnen inderdaad slechts aanvangen nadat de vereiste onteigeningen zullen gerealiseerd zijn.

Vraag :

De weg Brussel—Boom—Antwerpen moet een verbinding krijgen met de ring rond Antwerpen. Ingevolge de werken aan die verbindingsweg is het verkeer verboden op de Jan de Voslei (zie parlementaire vraag van de heer Van Elewyck van 29 juli 1983, *Bulletin van Vragen en Antwoorden*, Kamer, n° 45 van 13 september 1983, p. 3719). Waarom is de afwerking van die verbindingsweg niet in de begroting van 1984 opgenomen ?

Antwoord :

Op de begroting voor 1984 is een krediet van 200 miljoen F uitgetrokken voor de electromechanische uitrusting van de tunnel in de Jan de Voslei.

Weliswaar resteren er dan nog andere, minder belangrijke voltooiingswerken, doch er zal over gewaakt worden dat de volledige afwerking een continue verloop kent.

Question :

Il a été déclaré que le tunnel sous l'Escaut à Liefkenshoek ne serait pas réalisé. Il s'agit d'une erreur car le trafic en provenance de la rive gauche de l'Escaut devrait alors être détourné vers Gand, ce qui serait plus coûteux.

Qu'en est-il ?

Réponse :

L'aménagement d'un tunnel ferroviaire dans le tunnel du Liefkenshoek relève de la compétence du Ministre des Communications.

En ce qui concerne les raccordements au tunnel du Liefkenshoek, une étude comparative est actuellement en cours. Le Ministre n'est pas encore en possession des résultats de cette étude.

Question :

La sortie E 10 du ring de Malines (Oude Antwerpse Baan) coupe Malines de Walem. Les usagers de la route qui désirent se rendre à Walem doivent effectuer un détour de 5 à 6 kilomètres. Pourquoi n'a-t-on pas prévu un passage souterrain pour les piétons et les cyclistes ?

Réponse :

Un passage a été aménagé pour la Oude Antwerpse Baan sous la bretelle, en direction de Heist-op-den-Berg, du ring de Malines. Ce passage permet d'accéder aux zones situées entre l'autoroute E 10 et les bretelles vers Anvers et Heist-op-den-Berg du ring de Malines, de telle sorte qu'il est possible d'atteindre la route nationale n° 1 Anvers-Malines par la Oude Antwerpse Baan ou la Galgestraat sans devoir effectuer un détour important.

L'aménagement d'un passage supplémentaire sous la bretelle, direction Anvers, du ring de Malines poserait d'importants problèmes techniques compte tenu de la présence de l'aqueduc R M 03/3 du Vrouwevliet. Etant donné que l'accès à la région est assuré grâce à l'infrastructure existante sans qu'il faille faire un détour trop important et compte tenu des difficultés techniques, l'aménagement d'un passage souterrain supplémentaire pour les piétons et les cyclistes n'est pas prévu.

Question :

Depuis des années, il y a d'importants problèmes de circulation au Neckerspoel à Malines. Que prévoit-on en la matière ?

Réponse :

Un montant de 40 millions de F est prévu au budget 1984 pour la modernisation de la R N 104 Zwarteustersvest à Malines. La circulation en direction du ring de Malines pourra s'effectuer sur un espace plus important, ce qui devrait réduire les problèmes de circulation.

Néanmoins, ces problèmes ne seront définitivement résolus que par le dédoublement de la Neckerspoelstraat grâce à l'aménagement de la route nationale 121 qui doit traverser le Mechels Broek.

La construction de cette route nécessite cependant d'importants travaux d'aménagement aux installations ferroviaires.

Ces travaux ne sont dès lors pas encore programmés.

Vraag :

Volgens sommige verklaringen zou de tunnel onder de Schelde te Liefkenshoek niet worden aangelegd. Dat is een vergissing want het verkeer dat van de linker Schelde-oever komt zal zodoende naar Gent moeten worden afgeleid, hetgeen meer kosten zal meebrengen.

Hoever staat het met die aangelegenheid ?

Antwoord :

Het aanleggen van een spoorwegtunnel in de Liefkenshoektunnel ressorteert onder de bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen.

Wat de aansluitingen aan de Liefkenshoektunnel betreft, is momenteel een vergelijkende studie aan de gang, waarvan tot op heden de resultaten nog niet bekend zijn.

Vraag :

Op de afrit E 10 van de ring om Mechelen (Oude Antwerpse baan) is Mechelen afgesneden van Walem. Weggebruikers met bestemming Walem dienen een omweg van 5 à 6 km te maken. Waarom is geen onderdoorgang voor voetgangers en fietsers voorzien ?

Antwoord :

Een koker werd wel gebouwd voor de Oude Antwerpse Baan onder de aftakking richting Heist-op-den-Berg van de ring om Mechelen. Deze koker laat de ontsluiting toe van de zones gelegen tussen de E 10 autosnelweg en de takken naar Antwerpen en Heist-op-den-Berg van de ring om Mechelen, zodat via de Oude Antwerpse Baan of de Galgestraat de rijksweg n° 1 Antwerpen-Mechelen zonder grote omweg kan bereikt worden.

Een bijkomende koker onder de aftakking richting Antwerpen van de ring om Mechelen zou zware technische moeilijkheden meebrengen wegens het bestaan van de duiker R M 03/3 van de Vrouwevliet aldaar. Gezien de ontsluiting van het gebied verzekerd is met de bestaande infrastructuur zonder te grote omwegen en gezien de technische moeilijkheden is het aanbrengen van een bijkomende onderdoorgang voor voetgangers en fietsers niet voorzien.

Vraag :

Op de Neckerspoel te Mechelen sleept een knelpunt al jaren aan. Wat zijn de vooruitzichten inzake realisatie ?

Antwoord :

Op de begroting 1984 is een bedrag van 40 miljoen F voorzien voor de modernisering van de R. W. 104 Zwarteustersvest te Mechelen. Hierdoor zal het verkeer in de richting van de ring om Mechelen over meer ruimte beschikken, wat de verkeersmoeilijkheden aldaar moet verminderen.

De definitieve oplossing van deze verkeersmoeilijkheden zal evenwel slechts bekomen bij de ontdubbeling van de Neckerspoelstraat door de aanleg van de rijksweg 121 doorheen het Mechelse Broek.

Dit vergt echter zeer belangrijke aanpassingswerken aan de spoorweginstallaties.

Deze werken zijn dan ook nog niet geprogrammeerd.

b) Hainaut

Question :

Quel est le programme routier pour la province de Hainaut pour 1984 et quels éléments du programme de 1983 n'ont-ils pas été réalisés ?

Réponse :

Ci-dessous figure la liste des travaux routiers engagés ou en cours de réalisation pour l'année 1983 (en millions).

RN. 6 Thuin — Amélioration rue Léopold II ...	24,0
RN. 22 Anderlues-Binches — Traverse de Leval-Trahegnies et Epinois ...	40,0
RN. 853 Signalisation du contournement d'Anderlues ...	2,5
RN. 6 Thuin — Grand rue — Extension ...	15,0
RN. 6 Section Piéton-Anderlues — Construction d'une séparateur type « New Jersey » ...	11,0
RN. 22 Mons-Binche — Construction de pistes cyclables ...	9,0
RN. 744 — Section contournement d'Anderlues au R3 (Grande ceinture de Charleroi) ...	221,0
Aménagements routiers de la régie de Mont-Ste-Geneviève ...	15,0

Le programme des travaux prévus pour la région de Thuin a été réalisé.

Comme dans d'autres provinces, le programme routier du Hainaut n'a pu être exécuté totalement tel que prévu, à la suite des retards dus à la procédure d'expropriation de terrains et immeubles nécessaires aux travaux, de la non-délivrance des permis de bâtir ou de modifications du projet demandées en cours d'études.

Question :

Est-il exact que la réalisation de la route du Centre soit abandonnée, alors que des sommes importantes ont déjà été dépensées pour cette voie qui relie la Basse-Sambre à la Thudinie et désenclave la zone située à l'ouest de Charleroi, où les routes sont dans un état déplorable ?

Réponse :

Tenant compte : ...

— de l'infrastructure routière et autoroutière existante et en voie de réalisation de l'agglomération de Charleroi (mise en service prévue du Grand Ring en 1985);

— de l'avis de la ville de Charleroi, qui tarde à marquer son accord sur le projet, suite à des remarques faites en sections d'aménagement du territoire — rénovation urbaine — qualité de la vie;

— de l'existence d'un Comité de défense contre la route du Centre;

— de l'avis de l'ancienne commune de Jumet qui remet en cause l'utilité de cette route;

— qu'il existe au nord l'autoroute de Wallonie, à l'est la RN 5 et la A 54, au sud le Grand Ring de Charleroi, l'échangeur de Fontaine-l'Évêque, la RN 22 pénétrant l'ouest de Charleroi et la future route Charleroi-Erquelines, à l'ouest le Grand Ring de Charleroi (en construction);

b) Henegouwen

Vraag :

Welk wegenbouwprogramma is voor 1984 vastgelegd voor Henegouwen en hoever staat het met de afwerking van het programma voor 1983 aldaar ?

Antwoord :

Ziehier de lijst van de wegeniswerken die voor het dienstjaar 1983 ofwel vastgelegd ofwel in uitvoering zijn (in miljoenen).

RW. 6 Thuin — Verbetering van de Leopold II-sstraat ...	24,0
RW. 22 Anderlues-Binche — Doortocht van Leval-Trahegnies en Epinois ...	40,0
RW. 853 Signalisatie van de omlegging van Anderlues ...	2,5
RW. 6 Thuin — Grand Rue — Uitbreiding ...	15,0
RW. 6 Vak Piéton — Anderlues — Bouw van verkeersgeleiders type « New Jersey » ...	11,0
RW. 22 Mons-Binche — Aanleg van fietspaden ...	9,0
RW. 744 Vak omlegging van Anderlues tot R3 (grote Ring om Charleroi) ...	221,0
Wegenisaanpassingen van de Regie van Mont Ste Geneviève ...	15,0

Het programma der werken in de streek van Thuin is voltooid.

Zoals in andere provincies is het wegenprogramma van Henegouwen niet volledig verwezenlijkt zoals voorzien. Dit is te wijten aan de onteigeningsprocedure m.b.t. gronden en gebouwen noodzakelijk voor deze werken, het niet afleveren van de bouwtoelatingen en de wijzigingen van de ontwerpen die tijdens de studies gevraagd werden.

Vraag :

Is het juist dat werd afgezien van de aanleg van de « route du Centre » niettegenstaande het feit dat reeds belangrijke bedragen zijn uitgegeven voor deze weg die de Beneden-Samber verbindt met de streek van Thuin en die een opening biedt voor de ten westen van Charleroi gelegen zone waar de wegen in zeer slechte staat verkeren ?

Antwoord :

Met inachtneming van :

— de bestaande en in aanleg zijnde wegen- en auto-wegeninfrastructuur in de streek van Charleroi (de Grote Ring zal tegen 1985 in gebruik worden genomen);

— het advies van de stad Charleroi die zich ten gevolge van de bedenkingen die door de secties ruimtelijke ordening, stadsvernieuwing en leefmilieu geopperd werden, nog altijd niet akkoord verklaard heeft met het project;

— het bestaan van een « Comité de défense contre la route du Centre »;

— het advies van de vroegere gemeente Jumet die het nut van die weg strek in twijfel trekt;

— het feit dat in het noorden de autoweg van Wallonië ligt, in het oosten de RN 5 en de A 54 en in het zuiden de Grote Ring van Charleroi, de verkeerswisselaar van Fontaine-l'Évêque, de RN 22 die een invalsweg is naar Charleroi-West, alsmede de toekomstige weg Charleroi-Erquelines, om nog maar niet te spreken van de ten westen van Charleroi in aanbouw zijnde Grote Ring;

— de la demande de plusieurs riverains du tracé projeté qui ne peuvent ni vendre, ni construire, ni transformer leurs immeubles aussi longtemps que la décision du Ministre des Travaux publics de l'époque, M. Chabert, n'aura été confirmée;

le Ministre a décidé d'abandonner le projet de construction de la route du Centre.

Une amélioration quelconque des routes communales et provinciales serait très onéreuse du fait :

- des nombreuses expropriations d'immeubles;
- des déplacements de câbles, conduites, canalisations;
- des travaux gênant la population, sans arriver à rendre la circulation sûre et rapide.

Question :

Des rideaux de protection acoustique vont-ils être installés le long de la grande ceinture de Charleroi, notamment à hauteur de la Cité Parc de Marcinelle ? Les riverains se plaignent du bruit.

Réponse :

Depuis la mise en service en 1979 du tronçon du grand ring de Charleroi, aucune demande de pose d'écran anti-bruit à hauteur de la cité Parc de Marcinelle n'a été introduite.

Il n'est pas envisagé de remplacer à cet endroit le revêtement hydrocarboné en bon état d'entretien par un revêtement au « rubber Asphalt ».

Aucune plainte à ce jour n'a été introduite auprès des services concernés.

Question :

Sous l'échangeur de Marcinelle, le site de la villa romaine, est devenu un grand trou, dangereux pour tout le monde.

Il faut faire des pompages pour évacuer l'eau dans des bassins d'orage.

Des glissements de terre se produisent suite à la situation actuelle. Quid ?

Réponse :

Lors de la découverte de ce site archéologique enclavé et d'accès difficile situé entre le grand ring de Charleroi et les bâtiments de la Régie des Routes, un mur de soutènement de ± 10 mètres de hauteur a été construit le long des remblais de l'autoroute.

Un collecteur actuellement sous remblai de ± 10 mètres de hauteur a été placé afin d'évacuer les eaux de ruissellement du site de la villa romaine.

Avant de procéder à la vérification du collecteur et de l'aménagement d'un accès, la direction des routes concernée devrait être informée sur l'éventuelle poursuite des fouilles dans le site.

Question :

Où est la voie de raccordement entre la ville d'Ath et l'autoroute A8 Bruxelles-Tournai ?

— het verzoek van een aantal omwonenden die geen onroerende bezittingen mogen bouwen, verkopen of veranderen zolang de beslissing van de toenmalige Minister van Openbare Werken Chabert niet bevestigd is;

heeft de Minister beslist het plan voor de aanleg van de « Route du Centre » voorgoed te laten varen.

Iedere verbetering van de bestaande gemeente- en provinciewegen zou zeer veel geld kosten wegens :

- de vele onteigeningen van onroerende goederen;
- het verleggen van kabels, leidingen en buizen;
- werken die hinderlijk zijn voor de bevolking, zonder dat het verkeer er veiliger en sneller door wordt.

Vraag :

Zal langs de grote ring van Charleroi, ter hoogte van de « Cité du parc » te Marcinelle, een geluidsisolerend scherm worden aangebracht ? De bewoners aldaar klagen over geluidshinder.

Antwoord :

Sinds de grote ring van Charleroi in 1979 in gebruik is genomen, werd nooit gevraagd dat ter hoogte van de « Cité du Parc » te Marcinelle een geluidsisolerend scherm zou worden aangebracht.

Er wordt niet aan gedacht de in goede staat verkerende wegbedekking van koolwaterstof te vervangen door een rubber-asfaltbedekking.

De betrokken diensten ontvingen vooralsnog geen enkele klacht dienaangaande.

Vraag :

Onder de verkeerswisselaar van Marcinelle is de Romeinse villa één wijde gevaarlijke gaping geworden.

Er is een pompinstallatie nodig om het water in stormbekkens te laten afvloeien.

Ingevolge de slechte toestand aldaar gebeuren er grondverschuivingen. Welke maatregelen zullen worden genomen ?

Antwoord :

Op het ogenblik van de ontdekking van deze archeologische verblijfselen die ingesloten liggen en te bereiken zijn langs een moeilijk weg tussen de grote ring van Charleroi en de gebouwen van de Regie der gebouwen werd, langs de ophogingsbermen van de autoweg, een steunmuur van ongeveer 10 meter hoogte gebouwd.

Om het water van de Romeinse villa op te vangen werd een vergaarbak aangelegd met bermen die thans ± 10 m hoog zijn.

Vooraleer die vergaarbak aan te passen en een toegangsweg aan te leggen zou het betrokken Bestuur der Wegen moeten weten hoever het staat met de eventuele voortzetting van de opgravingen ter plaatse.

Vraag :

Hoever staat het met de verbinding tussen Ath en de autoweg A8-Brussel-Doornik ?

Réponse :

A la suite d'une réunion tenue en présence des responsables de l'administration communale d'Ath et des exploitants agricoles concernés, il a été décidé de retenir le tracé de la liaison RN.8 à l'autoroute A8 en site propre.

Question :

Qu'en est-il de la route Pecq-Armentières ?

*Réponse :**a) Situation actuelle en Hainaut*

L'adjudication des travaux du tronçon limite Frandre - Chemin de Houtem est prévue dans le courant du premier trimestre de 1984.

Après la réalisation de ces travaux, un raccordement à la route de Ten Brielen-Wervik sera assuré.

Le tronçon Chemin de Houtem - Chemin de Messines sera mis en service prochainement.

Le tronçon Chemin de Messines - Route reliant « Le Geer » au « Touquet » est ouvert à la circulation depuis septembre 1979.

L'adjudication des travaux du tronçon Route « Le Geer-le Touquet » est prévue dans le courant du 1^{er} trimestre de 1984.

b) Situation actuelle en Flandre

Le conseil communal de Wervik a en sa séance du 15 juin 1983, exigé à l'unanimité que le tracé de la RN 746 sur le territoire de la ville soit supprimé du plan de secteur Poperinge-Ypres.

Le permis de bâtir pour la construction de la route n'a pas encore été délivré.

Question :

L'aménagement de l'autoroute A 17 et de la liaison avec Tournai sont-ils liés à la réalisation de la route Pecq-Armentières ?

Pour quelle date les travaux sont-ils prévus ?

Réponse :

Ce sont les Exécutifs respectifs qui ont lié l'exécution de ces travaux, de telle sorte que les deux dossiers sont bloqués.

Compte tenu de cette situation, il est impossible de fixer une date pour la réalisation de ces travaux.

Question :

Qu'en est-il de la RN 744 Anderlues-Erquelines, qui n'est prévue ni dans le programme 1984, ni dans le programme de réserve ?

Est-il opportun de réaliser ce tronçon si la France renonce à réaliser le tronçon Binche-Maubeuge ? Qu'en est-il de la liaison Charleroi-Maubeuge ?

Le choix du tracé se fera-t-il en accord avec les parlementaires de l'arrondissement ?

Antwoord :

Na een vergadering waaraan zowel vertegenwoordigers van het gemeentebestuur van Ath als van de betrokken landbouwers deelnamen, werd besloten het tracé van de verbinding tussen RW 8 en de autosnelweg W 8 in eigen bedding te behouden.

Vraag :

Hoever staat het met de weg Pecq-Armentières ?

*Antwoord :**a) Huidige toestand in Henegouwen*

De aanbesteding van de werken van het vak vanaf de grens van Vlaanderen tot de weg naar Houtem is gepland voor het eerste kwartaal 1984.

Na het beëindigen van die werken zal voor een aansluiting met de weg Ten Brielen-Wervik worden gezorgd.

Het vak van de weg naar Houtem naar de weg van Messines zal eerlang in gebruik worden genomen.

Het vak dat de weg naar Messines verbindt met de weg De Geer naar Le Touquet is sedert september 1979 in gebruik.

De aanbesteding van de werken van het vak van de weg De Geer naar Le Touquet is gepland voor het eerste kwartaal 1984.

b) Huidige toestand in Vlaanderen

Tijdens vergadering van de gemeenteraad van Wervik van 15 juni 1983 werd eenparig de schrapping van het tracé van de RW 746 op het grondgebied van de stad uit het gewestplan Poperinge-Ieper geëist.

De bouwvergunning voor de aanleg van die weg werd nog niet afgeleverd.

Vraag :

Is het afwerken van de autosnelweg A 17 en het realiseren van de verbinding naar Doornik gekoppeld aan de realisatie van Pecq-Armentières ?

Antwoord :

Het zijn de respectieve Executieven die de ene zaak aan de andere koppelen, waardoor beide dossiers geblokkeerd worden.

Ten gevolge van die situatie is het onmogelijk een datum voor de realisatie van de betrokken werken voor te stellen.

Vraag :

Hoever staat het met de aanleg van RW 744 Anderlues-Erquelines, die niet voorkomt in het programma 1984, noch in het reserveprogramma.

Is het wel opportuun dat vak aan te leggen als Frankrijk afziet van het realiseren van het vak Binche-Maubeuge ? Hoever staat het met de verbinding Charleroi-Maubeuge ?

Zal het tracé worden gekozen in overleg met de parlementsleden van het arrondissement ?

Réponse :

Aucune décision n'a été prise à ce jour en ce qui concerne le choix d'un tracé à adopter pour la section de la RN 744, comprise entre la RN 61 à Erquelinnes et la RN 6 à Mont-Sainte-Geneviève.

Sur le territoire français, le tronçon de route Jeumont—Erquelinnes est réalisé et aboutit au complexe international douanier d'Erquelinnes, actuellement en construction.

En ce qui concerne le prolongement de cette liaison sur le territoire français, c'est-à-dire le tronçon Jeumont-Maubeuge, les autorités françaises seront interrogées à l'effet de connaître le programme de réalisation de cette route.

Question :

Sur la RN 57 (Lessines-Renaix), quand est prévue la modernisation du tronçon Ogy-Lessines ?

Réponse :

Les travaux de modernisation du tronçon de la route n° 57, compris entre Lessines et Ogy, sont repris au programme de réserve pour 1984.

Question :

1° Le programme de réserve de la A8 comporte 455 millions de F et rien n'est prévu pour le tronçon Bouvignies-Ollignies. Quid ?

2° Sur la N8, des travaux divers sont prévus pour 320 millions de F. Est-il utile de faire ces investissements parallèles ?

Réponse :

1° Afin de rentabiliser au plus tôt le tronçon Ollignies-Marcq compris entre la RN8 à Marcq et la RN56 à Ollignies, 175 millions de F sont prévus au programme de 1984.

L'étude du projet est terminée et la procédure d'expropriation est en cours.

Le programme de réserve de 1984 prévoit 220 millions de F pour la section Ollignies-Marcq et 60 millions de F pour la section Hacquegnies-Bouvignies.

En ce qui concerne le tronçon Bouvignies-Ollignies, aucune emprise n'a pu être réalisée à ce jour.

2° En ce qui concerne les travaux divers sur la RN 8, seul un crédit de 100 millions de F est prévu pour la démolition et la reconstruction du pont Festu à Pipaix, franchissant la ligne de chemin de fer Bruxelles-Lille en voie d'électrification.

Question :

Pour la RN 22 (Anderlues-Binche), il était inscrit 53 millions de F en 1982. Pour 1984, en quoi consistent les travaux ? Comprennent-ils le contournement de Binche ?

Réponse :

Les travaux de modernisation dans les traverses de Leval-Trahegnies et Epinois ont été adjugés le 17 novembre 1983 et approuvés le 28 décembre 1983 au montant de ± 40 millions de F.

Antwoord :

Tot op heden werd geen beslissing genomen inzake de keuze van het tracé dat dient aangenomen voor het vak van de RW744 gelegen tussen RW61 te Erquelinnes en de RW6 te Mont-Sainte-Geneviève.

Op Frans grondgebied is het vak Jeumont-Erquelinnes afgewerkt. Het einde ervan is het internationaal douane-complex te Erquelinnes, dat thans in aanbouw is.

Over de verlenging van die verbinding op het Franse grondgebied, d.w.z. het vak Jeumont-Maubeuge, zal aan de Franse autoriteiten gevraagd worden wat hun plannen zijn in verband met de aanleg van die weg.

Vraag :

RW 57 (Lessen-Ronse). Wanneer wordt het vak Ogy-Lessen gemoderniseerd ?

Antwoord :

De moderniseringswerken van het wegvak N 57 tussen Lessen en Ogy zijn opgenomen in het reserveprogramma voor 1984.

Vraag :

1° Het reserveprogramma voor de A8 omvat 455 miljoen F en niets daarvan is gepland voor het vak Bouvignies-Ollignies. Waarom ?

2° Op de RW 8 zijn verschillende werken gepland voor 220 miljoen F. Is het wel nuttig die parallelle investeringen te doen ?

Antwoord :

1° Ten einde zo spoedig mogelijk het vak Ollignies-Marcq tussen de RW8 te Marcq en de RW65 te Ollignies in gebruik te kunnen nemen zijn op het programma van 1984 175 miljoen F uitgetrokken.

De studie van het project is beëindigd en de onteigeningsprocedure is aan de gang.

Het reserveprogramma voor 1984 voorziet in 220 miljoen F voor de sectie Ollignies-Marcq en 60 miljoen F voor de sectie Hacquegnies-Bouvignies.

In verband met het vak Bouvignies-Ollignies kon tot nog toe nog geen enkele inneming worden gerealiseerd.

2° In verband met de verschillende werken op de RW 8 is alleen een krediet van 100 miljoen F uitgetrokken voor de afbraak en heropbouw van de brug Festu te Pipaix over de spoorweg Brussel-Rijsel die nu geëlektrificeerd wordt.

Vraag :

Voor de RW22 (Anderlues-Binche) was een krediet van 53 miljoen F uitgetrokken in 1982. Met wat stemmen deze werken overeen in 1984 ? Is de omlegging rond Binche hierin begrepen ?

Antwoord :

De moderniseringswerken in de doortocht van Leval-Trahegnies en Epinois werden aanbesteed op 17 november 1983 en goedgekeurd op 28 december 1983, voor een bedrag van ± 40 miljoen F.

Un crédit de 50 millions de F est prévu en 1984 pour la modernisation de la RN 22 Anderlues-Binche entre les cumulées 27 100 et 25 300.

Aucun crédit n'est prévu en 1984 pour la réalisation du contournement de Binche.

Question :

Sur la RN853, quelles sont les prévisions en ce qui concerne le contournement d'Anderlues et la signalisation ?

Réponse :

L'adjudication de ces travaux a eu lieu le 24 mars 1983 et la signalisation a été mise en service le 5 octobre 1983.

Question :

Sur la RN. 366, quand sera aménagé le pont d'Estinnes ? Y-a-t-il d'autres travaux d'aménagement prévus ?

Réponse :

Les travaux de construction et de consolidation du pont sont prévus en 1984.

Le Ministre a marqué son accord sur la proposition de mise en adjudication le 15 décembre 1983.

Il n'est pas prévu d'autres travaux d'aménagement.

Question :

Des travaux sont-ils prévus sur le viaduc à Thuin ?

Réponse :

Dans la traversée de Thuin par la RN. 6, un viaduc permet d'enjamber à la fois la ligne de chemin de fer Liège-Paris, les rues du bord de Sambre et la Sambre, à la ville basse.

Le viaduc est équipé de dispositifs de sécurité en matière de circulation des véhicules et ne présente aucun caractère dangereux.

Aucune entreprise n'est prévue sur ce viaduc.

Question :

Sur la RN. 6, pour quand est prévue la deuxième phase de pavage à Thuin ?

Réponse :

La deuxième phase de ces travaux comprend l'égouttage et la modernisation de la rue Léopold.

La soumission relative à ces travaux a été approuvée le 1^{er} août 1983.

L'ordre de service pour le début des travaux sera adressé prochainement à l'entrepreneur.

Question :

Sur la RN. 61, qu'est-il du problème du « S » de Rance ?

In 1984 is een krediet van 50 miljoen F uitgetrokken voor de modernisering van de RW 22 Anderlues-Binche tussen de cumulpunten 27 100 en 25 300.

In 1984 is geen enkel krediet uitgetrokken voor de realisatie van de omlegging rond Binche.

Vraag :

Wat zijn de vooruitzichten voor de rondweg te Anderlues en de signalisatie op de RW 853 ?

Antwoord :

De toewijzing van die werken had plaats op 24 maart 1983 en de signalisatie werd op 5 oktober 1983 in gebruik genomen.

Vraag :

Wanneer wordt op de RW. 366 de brug te Estinnes aangepast ? Zijn er andere aanpassingswerken gepland ?

Antwoord :

De bouwwerken tot versteviging van deze brug zijn voorzien voor 1984.

De Minister heeft op 15 december 1983 zijn akkoord gegeven voor de aanbesteding van deze werken.

Er zijn geen andere aanpassingswerken gepland.

Vraag :

Zijn er werken gepland aan het viaduct te Thuin ?

Antwoord :

Bij de doortocht van Thuin via de RW. 6 kan men zowel de spoorweg Luik-Parijs als de straten langheen de oevers van de Sambre en de Sambre zelf overbruggen in de « ville basse ».

Het viaduct is uitgerust met veiligheidsinstallaties voor het wegverkeer en is hoegenaamd niet gevaarlijk.

Er is geen enkel werk gepland op het viaduct.

Vraag :

Voor wanneer is de tweede fase van de bestrating te Thuin op RW. 6 gepland ?

Antwoord :

De tweede fase van deze werken omvat de riolering en de modernisering van de Leopoldstraat.

De aanbesteding van deze werken is goedgekeurd op 1 augustus 1983.

De dienstorder tot aanvang der werken zal eerstdaags aan de aannemer bezorgd worden.

Vraag :

Hoever staat het probleem van de « S » op de RW61 te Rance ?

Réponse :

Les travaux de redressement du « S » de Rance, estimés à ± 20 millions, sont prévus en 1984.

L'étude de ce projet est en cours.

Question :

En 1982 était prévu l'aménagement du virage de Barbençon sur la RN. 36. Quid ?

Réponse :

L'adjudication de ces travaux à la S.F.R.L. MAL a été approuvée le 16 juillet 1982 pour un montant de ± 17 millions.

Les travaux sont actuellement terminés.

Question :

La RN 61 Beaumont-Rance-Chimay va-t-elle être améliorée et va-t-on raboter le sommet des côtes, très rapprochées, entre Rance et Chimay ?

Va-t-on créer une bande de circulation pour les convois agricoles entre Civry et Beaumont ?

Réponse :

Il n'y a aucun projet de modification du profil en long de la section de route concernée.

Le problème des véhicules agricoles se pose sur de nombreuses routes en Belgique.

La législation actuelle ne permet pas de créer une bande spéciale pour les véhicules agricoles. Cela équivaldrait à élargir la route actuelle, l'ensemble du trafic pouvant circuler sur la bande supplémentaire.

Question :

La route Charlemagne va-t-elle contourner les localités de Macquenoise et Seloignes ? Ce serait nécessaire pour des raisons de sécurité.

Réponse :

Les plans des levés topographiques nécessaires à l'étude du projet de contournement de Macquenoise sont actuellement terminés.

En ce qui concerne le contournement de Seloignes, aucune étude n'a été entamée à ce jour.

Aucun crédit n'est prévu pour 1984.

Question :

Va-t-on améliorer la route Macon-Macquenoise, qui est orniérée et devrait être renforcée sur les bords ?

Réponse :

Rien n'est prévu pour la modernisation de cette route au programme de 1984.

Antwoord :

De werken tot rechtekking van de « S » te Rance, worden geraamd op ± 20 miljoen en zijn voorzien in 1984.

De studie van het ontwerp is volop aan de gang.

Vraag :

De bochtverbetering te Barbençon op de RW. 36 was voorzien in 1982. Hoever staat het daarmee ?

Antwoord :

De toewijzing van deze werken werd op 16 juli 1982 goedgekeurd aan de S.P.R.L. MAL op 16 juli 1982 voor een bedrag van ± 17 miljoen.

Deze werken zijn beëindigd.

Vraag :

Zal de rijksweg n° 61 Beaumont-Rance Chimay verbeterd worden en zullen de toppen van de hellingen, die tussen Rance en Chimay zeer dicht op elkaar volgen, worden afgeplat ?

Komt er een rijstrook voor landbouwvoertuigen tussen Civry en Beaumont ?

Antwoord :

Er is geen plan tot wijziging van het bergprofiel van het betrokken wegvak.

Op heel wat Belgische wegen rijst het probleem van de landbouwvoertuigen.

Op grond van de huidige wetgeving is het niet mogelijk daarvoor een speciale strook aan te leggen. De huidige weg zou moeten worden verbreed en het gehele gewone verkeer zou van de bijkomende strook gebruik kunnen maken.

Vraag :

Zal de « Charlemagne-route » omheen de gemeenten Macquenoise en Seloignes aangelegd worden ? Dat zou om veiligheidsredenen noodzakelijk zijn.

Antwoord :

De plannen met de topografische opmetingen met het oog op de studie van de omleiding rond Macquenoise zijn thans beëindigd.

In verband met de omleiding rond Seloignes werd voornog geen studie verricht.

Voor 1984 is daarvoor geen krediet uitgetrokken.

Vraag :

Zullen aanpassingswerken worden uitgevoerd aan de weg Macon-Macquenoise die groeven vertoont en waarvan de randen moeten worden verstevigd ?

Antwoord :

Op het programma voor 1984 komen geen moderniseringswerken voor aan genoemde weg.

c) Liège

Question :

Où en est le projet de liaison Loën-Mouland ?

Réponse :

La liaison Loën-Mouland comporte en fait 5 tronçons (voir Annexe V).

1. RN 17 — Canal Albert

Le tracé de cette section est étudié depuis 1979. Il a été modifié plusieurs fois pour tenir compte des souhaits de la ville de Visé et des riverains concernés.

Il est maintenant définitif et le permis de bâtir a d'ailleurs été délivré par le Ministère de la Région wallonne.

Les plans des expropriations sont dressés et ont reçu l'approbation royale en avril 1980. Un crédit de 14 millions a été engagé le 12 mai 1980 pour leur réalisation. Elles sont actuellement en cours.

L'intérêt immédiat de ce tronçon est de permettre au trafic lourd en provenance des Cimenteries C. B. R. et C. P. L., situées de part et d'autre du tracé, de rejoindre la RN.17 en direction de Riemst ou de Tongres (RN.18) en évitant la traversée agglomérée de Haccourt.

L'estimation des travaux de ce tronçon est de 60 millions.

Ils sont repris au programme 1984.

2. Franchissement du Canal Albert

La liaison franchit le Canal Albert sur le nouveau pont de Lixhe en cours d'exécution par l'administration des Voies Hydrauliques.

Les travaux sont pratiquement terminés.

3. Entre canal Albert et Meuse

Ce tronçon, de 350 mètres de longueur, est prévu en remblai avec construction d'un pont au-dessus de la voirie communale en bordure de Meuse.

Les travaux sont prévus en 1985 au programme triennal 1984-1985-1986.

La ville de Visé a marqué son accord sur les dispositions prévues par le département et l'étude préalable a été approuvée.

Le plan des expropriations sera transmis au comité d'acquisition d'immeubles d'ici quelques semaines.

L'estimation des travaux est de 35 millions.

Ce tronçon ne présente cependant aucun intérêt tant que les tronçons suivants ne sont pas exécutés.

4. Franchissement de la Meuse

La liaison franchira la Meuse sur le barrage de Lixhe.

L'infrastructure (piles) était prévue dans l'entreprise de construction du barrage. Il reste à construire la superstructure, qui doit faire l'objet d'une entreprise distincte. L'adjudication sera lancée dans le courant du premier semestre de 1984. L'estimation des travaux est de l'ordre de 80 millions.

c) Luik

Vraag :

Hoever staat het met de verbinding Loën-Moelingen ?

Antwoord :

De verbinding Loën-Moelingen omvat in feite vijf vakken (zie bijlage V).

1. RW 17 — Albertkanaal

Het tracé van dit vak is in studie genomen sinds 1979. Het werd herhaaldelijk gewijzigd ten einde rekening te houden met de wens van de stad Visé en van de aanpalende bewoners.

Het tracé is nu definitief en de bouwvergunning werd trouwens afgeleverd door het Ministerie van het Waalse Gewest.

De onteigeningsplannen zijn opgesteld en werden in april 1980 door de Koning goedgekeurd. Op 12 mei 1980 werd een krediet van 14 miljoen uitgetrokken voor de uitvoering van de werken. Deze zijn thans aan de gang.

Het rechtstreeks belang van bedoeld baanvak bestaat hierin dat het vrachtverkeer dat afkomstig is van de cementfabrieken C. B. R. en C. P. L. die langs de ene en de andere zijde van het tracé gelegen zijn, de RW 17 kunnenervoegen die van Riemst of Tongeren komt (RW 18) zonder de agglomeratie van Haccourt te moeten doorkruisen.

De werken voor dat wegvak worden op 60 miljoen geraamd.

Zij maken deel uit van het programma voor 1984.

2. Overbrugging van het Albertkanaal

De verbinding Loën-Moelingen overschrijdt het Albertkanaal op de nieuwe brug van Lixhe die thans door het Bestuur der Waterwegen gebouwd wordt.

De werken zijn praktisch beëindigd.

3. Tussen het Albertkanaal en de Maas

Dit wegvak dat 350 meter lang is wordt, in ophoging, aangelegd en omvat de bouw van een brug over de gemeenteweg langs de Maas.

De werken worden voorzien voor 1985 in het kader van het driejarenplan programma 1984-1985-1986.

De stad Visé heeft haar akkoord betuigd over de voorstellen van het departement en de voorafgaande studie is goedgekeurd.

Het onteigeningsplan zal binnen enkele weken aan het Aankoopcomité worden voorgelegd.

De werken worden op 35 miljoen geraamd.

Bedoeld vak biedt evenwel geen enkel voordeel zolang de andere vakken niet zijn afgewerkt.

4. Brug over de Maas

De verbinding zal de Maas oversteken op de Lixhestuwdam.

De infrastructuur (pijlers) was reeds opgenomen in de werken aan de stuwdam. Voor de bovenstructuur zal een afzonderlijke toewijzing plaatsgrijpen. Deze zal gebeuren in de loop van het eerste trimester van 1984. De werken worden op zowat 80 miljoen geraamd.

5. *Entre le barrage de Lixhe et l'échangeur de Moulund (E 9)*

Ce tronçon, y compris le remaniement de l'échangeur de Moulund et de l'autoroute E 9 en amont, en vue d'y incorporer les nouveaux postes de douane de manière à supprimer le passage dans Visé des camions qui vont se faire dédouaner actuellement à Maison Blanche, est actuellement à l'étude et l'adjudication des travaux devrait intervenir à la mi-1984.

Question :

Sur la RN 3 Fléron-Herve, il est prévu 7 000 000 F à l'article 533.01. De quels travaux s'agit-il ?

Réponse :

Ces travaux repris dans la rubrique « Sélectivité industrielle » intéressent la section comprise entre le carrefour de la Clé et Soumagne à Rétinne et consistent uniquement dans le renouvellement par recyclage « in situ » du revêtement hydrocarboné existant, dégradé et ondulé.

d) *Limbourg*

Question :

Quels sont les plans à court terme pour la jonction Nord-Sud dans la province de Limbourg ?

Qu'en est-il des contacts avec les Pays-Bas ?

Réponse :

L'adjudication pour les fondations et le revêtement du troisième tronçon de la route nationale 583, entre le pont 05 et la Lindelsebaan à Overpelt a eu lieu le 1^{er} décembre 1983. Depuis lors les travaux ont été attribués.

L'avis de la commune Hechtel-Eksel a été demandé pour la suite du tracé, de la Lindelsebaan jusque par delà la zone d'habitat de Hechtel-Eksel. Le tracé qui est proposé à la commune correspond aux prescriptions du plan de secteur Neerpelt-Bree. Ce plan de secteur a été approuvé.

Aux Pays-Bas, le Ministre des Communications et des Eaux a fixé le 14 novembre 1983 une partie du tracé de la RN 69 Verlengde Poot van Metz. Ce tronçon s'amorce à la limite de la commune de Aalst-Waalre, passe entre Dommelen et Valkenswaard, et rejoint la partie existante de la route nationale n° 69 au sud de Valkenswaard et jusqu'à la frontière belge.

Le tracé qui a été fixé se raccorde ainsi au tronçon de la RN 583 qui se situe sur le territoire belge et qui est déjà en service.

Question :

Quel est le calendrier pour les travaux de modernisation à long terme du tronçon Bilzen-Hasselt de l'autoroute A 13 ?

Réponse :

En 1983 on a procédé à la réfection de 2 bandes de circulation du tronçon Bilzen-Diepenbeek, dans le sens Anvers-Liège. L'adjudication pour la réfection de l'autre partie du tronçon Bilzen-Diepenbeek a eu lieu le 1^{er} décembre 1983.

Les crédits pour les travaux ont encore été engagés sur le budget de 1983.

5. *Wegvak tussen de Lixhe-stuwdam en de verkeerswisselaar te Moelingen (E 9)*

Dit vak, met inbegrip van de aanpassing van de verkeerswisselaar te Moelingen en de autoweg E 9 stroomopwaarts, met het oog op de bouw van nieuwe douanekantoren om te vermijden dat de vrachtwagens die thans de douaneformaliteiten te « Maison Blanche » vervullen, Visé moeten doorkruisen, ligt thans ter studie. De toewijzing zou medio 1984 gebeuren.

Vraag :

Voor rijksweg n° 3 Fléron-Herve is er 7 000 000 uitgetrokken onder artikel 533.01. Om welke werken gaat het ?

Antwoord

Die werken komen voor onder de rubriek « Industriële selectiviteit » en hebben betrekking op het vak tussen het kruispunt « La Clé » en Soumagne te Rétinne. Ze bestaan uitsluitend in de vernieuwing door recyclage « in situ » van de bestaande K. W. S.-verharding, die hobbelig en in slechte staat is.

d) *Limburg*

Vraag :

Welke zijn de plannen op korte termijn inzake de Noord-Zuid verbinding in de provincie Limburg ?

Welke zijn de contacten naar Nederland toe ?

Antwoord :

Op 1 december 1983 had de aanbesteding plaats van de funderingen en verhardingen van het derde vak van de rijksweg 583, tussen de brug 05 en de Lindelsebaan te Overpelt. De werken werden intussen toegewezen.

Over het vervolg van het tracé, van aan de Lindelsebaan tot voorbij de woonzone van Hechtel-Eksel, werd het advies gevraagd van de gemeente Hechtel-Eksel. Het aan de gemeente voorgestelde tracé is dat van het goedgekeurde gemeenteplan Neerpelt-Bree.

In Nederland heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat op 14 november 1983 een gedeelte van het tracé van RW 69 — Verlengde Poot van Metz vastgesteld. Het vastgestelde vak loopt vanaf de grens van de gemeente Aalst-Waalre, tussen Dommelen en Valkenswaard door, naar het bestaande gedeelte van rijksweg n° 69 ten zuiden van Valkenswaard tot aan de Belgische grens.

Alzo sluit het vastgestelde tracé aan op het op Belgisch grondgebied reeds in gebruik genomen weggedeelte van RW 583.

Vraag :

Welke is de timing van de moderniseringswerken op lange termijn op de autosnelweg A 13, vak Bilzen-Hasselt ?

Antwoord :

In 1983 werd de rijrichting Antwerpen-Luik van het wegvak Bilzen-Diepenbeek heringericht op 2 rijstroken. Op 1 december 1983 had de aanbesteding plaats voor de vernieuwing van de andere rijweghelft van het vak Bilzen-Diepenbeek.

De werken werden nog vastgelegd op de begroting van 1983.

L'adjudication pour la réfection de l'ensemble du tronçon Diepenbeek-Hasselt-Est est prévue pour le second semestre de 1984.

Enfin, en 1985, le tronçon Hasselt-Est-Lummel fera l'objet de certaines réparations locales.

Question :

Quelle sera la destination du pont à haubans à Hasselt ?

Réponse :

Selon la proposition la plus récente de l'Administration des routes, qui a été approuvée par le Ministre, le pont à haubans à Hasselt (Godsheide) permettra les jonctions suivantes :

1. une jonction sur deux bandes de circulation entre la Universiteitslaan (RN 539) et la Genkersteenweg (RN 22) à Hasselt;
2. une route destinée à la circulation locale, également à deux bandes de circulation, entre la Miezerikstraat à Diepenbeek et la Berenbroekstraat à Hasselt;
3. une piste cyclable à deux sens de circulation, reliant le réseau de pistes cyclables de Hasselt-Diepenbeek et le domaine de Bokrijk.

Une proposition en ce sens a été présentée le 16 janvier 1984 à la ville de Hasselt. Elle sera transmise ultérieurement au Ministère de la Communauté flamande afin d'obtenir le permis de bâtir.

e) *Namur*

Question :

1. Le programme de réserve comporte la mise à quatre voies de la RN 750, pour un montant de 150 millions.

Or, il s'agit d'une route rectiligne dont la mise à quatre voies ne se justifie pas alors qu'il y a d'autres réalisations à faire dans la région.

2. Qu'entend-on par « programme de réserve » ?

Réponse :

1. Le contournement de Philippeville vient d'être adjudgé pour une réalisation à quatre bandes de circulation et le tronçon dont question, de quelque 3 km, constitue son prolongement jusqu'au carrefour dit de la Barrière Luc, lieu de jonction des axes Florennes-Philippeville et Philippeville-Dinant (localités importantes de la région).

Ce tronçon est particulièrement fréquenté jusqu'au dit carrefour, qui doit de toute manière faire l'objet d'un aménagement.

Le plan de secteur de Philippeville-Couvin approuvé par arrêté royal prévoit d'ailleurs des zones de réservation de part et d'autres de la route existante.

2. Le programme de réserve représente un ensemble de travaux pour lesquels les documents d'adjudication peuvent être rapidement prêts, afin de remplacer en cours d'année un projet prévu, qui ne pourrait être exécuté.

De plus, les projets repris au programme de réserve sont destinés à être repris au programme physique de l'année suivante.

Question :

Qu'en est-il de la liaison Lustin-Courrière ?

In de tweede helft van 1984 wordt de toewijzing voorzien voor de vernieuwing van de beide rijweghelften tussen Diepenbeek en Oost-Hasselt.

In 1985 ten slotte zullen op het wegvak van Oost-Hasselt tot Lummen plaatselijk herstellingswerken worden uitgevoerd.

Vraag :

Wat zal de bestemming zijn van de Tuikabelbrug te Hasselt ?

Antwoord :

Volgens het meest recente voorstel van het Bestuur der Wegen, door de Minister goedgekeurd, zal de tuikabelbrug te Hasselt (Godsheide) worden ingeschakeld voor volgende verbindingen :

1. een verbinding op twee rijstroken tussen de Universiteitslaan (RW 539) en de Genkersteenweg (RW 22) te Hasselt;
2. een weg voor lokaal verkeer, eveneens op twee rijstroken, tussen de Miezerikstraat te Diepenbeek en de Berenbroekstraat te Hasselt;
3. een dubbelrichtingsfietspad tussen het fietspaden weg te Hasselt-Diepenbeek en het domein Bokrijk.

Een voorstel in die zin is op 16 januari 1984 aan de stad Hasselt voorgelegd en zal naderhand voor bouwvergunning aan het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap worden overgemaakt.

e) *Namen*

Vraag :

1. Het reserveprogramma voorziet in het op vier stroken brengen van de RW 750, voor een bedrag van 150 miljoen.

Welnu, het gaat om een rechte weg zodat het niet verantwoord is die op vier rijstroken te brengen, wanneer er in die streek nog andere werken uit te voeren blijven.

2. Wat wordt onder « reserveprogramma » verstaan ?

Antwoord :

1. De omleiding rond Philippeville werd zopas aanbesteed; het gaat hier om een weg met vier rijstroken en het ongeveer drie kilometer lange baanvak waarvan sprake vormt de verlenging ervan tot aan het kruispunt Barrière Luc waar de grote wegen Florennes-Philippeville en Philippeville-Dinant (belangrijke plaatsen in dat Gewest) samenlopen.

Bedoeld wegvak is buitengewoon druk bereden tot aan genoemd kruispunt; het moet hoe dan ook worden aangepast.

Het bij koninklijk besluit goedgekeurd gewestplan voor Philippeville-Couvin voorziet trouwens in gereserveerde zones aan beide zijden van de bestaande weg.

2. Het reserveprogramma vertegenwoordigt een geheel van werken waarvoor de aanbestedingsdocumenten spoedig kunnen samengesteld worden, zodat zij in de loop van het jaar een ander gepland project, dat niet klaar is, kunnen vervangen.

Bovendien zijn de projecten van het reserveprogramma bestemd om overgedragen te worden op het fysisch programma van het volgend jaar.

Vraag :

Hoever staat het met de verbinding Lustin-Courrière ?

Réponse :

L'administration des Routes envisage de réaliser une liaison routière de caractère national entre la vallée de la Meuse à Lustin et le croisement de la route nationale 4 et de l'autoroute E.40 à Courrière.

Plusieurs projets ont été envisagés mais aucun d'eux n'est décidé ni abandonné.

Le tracé soumis récemment aux autorités communales de Courrière atteint une longueur de 10 km et envisage la reprise dans le domaine de l'Etat de plus de 7 km de chemins communaux et ruraux.

Le gabarit de la route projetée prévoit un revêtement hydrocarboné de 7 mètres de largeur, deux pistes cyclables et deux fossés.

Cette route, essentiellement touristique de par sa sinuosité, son étroitesse et ses pistes cyclables, devrait permettre une liaison plus aisée entre la vallée de la Meuse et le réseau RN. 4-E. 40.

Elle devrait permettre de désengorger la vallée de la Meuse en période estivale, d'acheminer plus rapidement et dans de meilleures conditions les accidentés de la route vers l'hôpital de Godinne et améliorer l'accès de celui-ci (cet hôpital compte 560 personnes employées).

Ce projet de contournement n'est programmé ni à brève, ni à moyenne échéance.

Question :

Sur la RN 750 à Onhaye (route Charlemagne), la jonction entre la route Hastière-Onhaye et le pont n° 3 comprend un bouchon de quelque 500 m et demande une amélioration.

Aucune emprise complémentaire n'est nécessaire pour l'exécution de ces travaux et il semble qu'ils pourraient être exécutés sur les crédits du contournement d'Onhaye ($\pm 2\,500\,000$ F) sans l'octroi de crédits supplémentaires.

Qu'en est-il ?

Réponse :

Une augmentation du trafic due au fait que la RN. 17 entre Dinant et Hastière a été coupée suite à des inondations a été la cause de « bouchons » sur le tronçon de route en question.

En temps normal, cette route ne présente aucun problème à cet égard. Elle fait par ailleurs partie du réseau communal et, en conséquence, ce n'est pas au département qu'il appartient d'y réaliser une quelconque amélioration.

Question :

Sur la route Charlemagne, où en est le contournement de Villers-le-Gambon ?

Réponse :

L'Administration des Routes a subi il y a quelques années diverses interventions d'autorités locales afin de reprendre dans le réseau des routes d'Etat des routes communales établissant une liaison entre les RN 36 (en fait 750) et la RN 46 (Philippeville-Givet).

Ces routes sont en fait situées dans le prolongement de la route provinciale Fosses-Florennes.

Une étude est actuellement en cours pour l'aménagement de cette liaison mais la réalisation n'est pas encore décidée.

Le tracé est repris au plan de secteur de Philippeville-Couvin approuvé par arrêté royal.

Antwoord :

Het Bestuur der Wegen is voornemens een rijkswegverbinding tot stand te brengen tussen de Maasvallei te Lustin en de kruising van de Route nationale 4 en de autoweg E.40 te Courrière.

Verscheidene ontwerpen werden overwogen maar geen daarvan werd in aanmerking genomen of opgegeven.

Het onlangs aan de gemeentelijke autoriteiten van Courrière voorgelegde tracé is tien kilometer lang en men overweegt de overneming door het Rijk van meer dan zeven kilometer gemeente- en buurtwegen.

Het profiel van de ontworpen weg voorziet in een koolwaterstofbekleding van zeven meter breedte, twee rijwielpaden en twee grachten.

Deze weg die wegens zijn bochtig en smal karakter alsmede het feit dat hij met rijwielpaden zou worden uitgerust, hoofdzakelijk van toeristisch belang zal zijn, zou een betere verbinding tot stand kunnen brengen tussen de Maasvallei en het net RW 4-E40.

Hij zou het mogelijk maken de verkeersopstoppen in de Maasvallei tijdens de zomer op te sloppen en de slachtoffers van verkeersongevallen sneller en gemakkelijker naar het ziekenhuis van Godinne over te brengen en de toegang tot dat ziekenhuis te verbeteren. (Dat ziekenhuis heeft 560 personen in dienst).

Dit omleidingsplan is op korte noch op middellange termijn geprogrammeerd.

Vraag :

Op de RW 750 te Onhaye (route Charlemagne) omvat het knooppunt tussen de weg Hastière-Onhaye en brug n° 3 een flessenhals van ongeveer 500 meter die voor verbetering vatbaar is.

Voor de uitvoering van die werken is geen aanvullende aanbesteding noodzakelijk en het schijnt dat die werken met de kredieten voor de omleiding van Onhaye ($\pm 2\,500\,000$ F) zouden kunnen worden uitgevoerd zonder toekenning van bijkredieten.

Quid ?

Antwoord :

Het feit dat de verkeersdrukte toegenomen was doordat de RW 17 tussen Dinant en Hastière ten gevolge van overstromingen onderbroken was, heeft aanleiding gegeven tot verkeersopstoppen op het bedoelde baanvak.

In normale omstandigheden bestaan dergelijke problemen niet. Anderzijds maakt de bedoelde weg deel uit van het gemeentelijk wegennet en het is bijgevolg niet de taak van het departement er enigerlei verbetering in aan te brengen.

Vraag :

Hoever staat het met de omleiding van Villers-le-Gambon op de route Charlemagne ?

Antwoord :

Het Bestuur der Wegen kreeg verscheidene jaren geleden herhaaldelijk het bezoek van gemeentelijke overheden die de administratie verzochten in het rijkswegennet gemeentewegen op te nemen die een verbinding vormen tussen de RW 36 (in feite 750) en de RW 46 (Philippeville-Givet).

Die wegen liggen feitelijk in het verlengde van de provincieweg Fosses-Florennes.

Een studie is thans aan de gang voor de aanleg van die verbinding maar tot de realisatie ervan werd nog niet beslist.

Het tracé is opgenomen in het bij koninklijk besluit goedgekeurde gewestplan voor Philippeville-Couvin.

f) *Flandre orientale**Question :*

A quelle date la RN 310 Maldegem-Aalter sera-t-elle ouverte à la circulation ?

Réponse :

Avant de pouvoir procéder à la mise en service des deux bandes de circulation de la RN 310 Maldegem-Aalter sur le territoire de Knesselare et Aalter il faut encore installer des feux de signalisation aux carrefours avec la Brouwerijstraat et la RP 299 Urselweg à Aalter et avec la RN 337 Ursel-Oedelem à Knesselare.

En outre, il faut encore effectuer des travaux d'aménagement à la route existante, principalement à hauteur des carrefours.

A cet effet la circulation s'effectuera sur la nouvelle bande de circulation. La mise en service des deux bandes est prévue pour Pâques 1984.

Question :

Quand le carrefour situé à l'accès de l'autoroute E5 à Aalter sera-t-il aménagé et adapté au nombre croissant de véhicules provenant de Maldegem-Knokke-Heist ?

Réponse :

L'adaptation du carrefour en question nécessitait des expropriations. Comme celles ont été réalisées avant l'achèvement des travaux de la route de l'Etat Maldegem-Aalter et compte tenu du caractère urgent de ces travaux d'adaptation, ils sont inclus à titre de décompte dans l'entreprise qui y est actuellement en cours.

Le décompte en question a récemment été approuvé de façon que ces travaux puissent être entamés prochainement.

Question :

Ne serait-il pas opportun de porter le tronçon de l'autoroute E5 entre Aalter et Nevele de deux à trois bandes de circulation ?

Réponse :

Entre Grand-Bigard et Jabbeke, l'autoroute E5 comporte déjà trois bandes. Le Ministre suppose que la question porte sur l'aménagement d'une quatrième bande entre Aalter et Nevele.

Une étude est en cours sur la nécessité et la possibilité de porter à quatre bandes le tronçon Aalter-Zwijnaarde dans le sens Ostende-Bruxelles.

Question :

Dans le « Meetjesland » subsistent des carrefours dangereux où se sont produits de nombreux accidents, parfois mortels.

Va-t-on installer des feux de signalisation au croisement de la ceinture d'Eeklo avec la route de Watervliet, au lieu dit « Watertoren », aux croisements des RN355 et 10 et de RN617 avec la route Maldegem-Knokke ?

f) *Oost-Vlaanderen**Vraag :*

Wanneer wordt de RW 310 Maldegem-Aalter voor het verkeer opengesteld ?

Antwoord :

Vooraleer tot de ingebruikname van de twee rijbanen van de RW 310 Maldegem-Aalter, op het grondgebied van Knesselare en Aalter kan overgegaan worden zijn nog verkeerslichten te plaatsen aan de kruispunten met de Brouwerijstraat en de RW299 Urselweg te Aalter en met de RW 337 Ursel-Oedelem te Knesselare.

Eveneens zijn nog aanpassingswerken uit te voeren aan de bestaande rijbaan, vooral ter hoogte der kruispunten.

Hiervoor zal het verkeer op de nieuwe rijbaan verlopen. De indienststelling van de twee rijbanen kan verwacht worden tegen Pasen 1984.

Vraag :

Wanneer wordt het kruispunt aan de oprit E5 te Aalter aangepast aan het groeiend aantal wagens vanuit de richting Maldegem-Knokke-Heist ?

Antwoord :

Voor de aanpassing van het betrokken kruispunt waren onteigeningen vereist. Aangezien deze onteigeningen klaargekomen zijn vóór het einde van de werken aan de rijsweg Maldegem-Aalter en gezien het dringend karakter van de aanpassingswerken, worden ze, op basis van verrekening gevoegd bij de aan de aldaar aan gang zijnde werken.

Bedoelde verrekening werd onlangs goedgekeurd zodat met bedoelde werken eerstdaags een aanvang zal kunnen worden genomen.

Vraag :

Is het niet aangewezen het vak van de E 5 tussen Aalter en Nevele op drie rijstroken te brengen ?

Antwoord :

De autosnelweg E 5 vanaf Groot-Bijgaarden tot Jabbeke is reeds op drie rijstroken aangelegd. De vraag slaat waarschijnlijk op het aanbrengen van een vierde rijstrook tussen Aalter en Nevele.

De studies naar de noodzaak en de mogelijkheid van het op vier rijstroken brengen, aldan van het vak Aalter-Zwijnaarde in de richting Oostende-Brussel, zijn aan de gang.

Vraag :

In het Meetjesland blijven veel gevaarlijke kruispunten bestaan waar heel wat, soms dodelijke, ongevallen gebeuren.

Zullen op het gehucht de « Watertoren », aan het kruispunt van de ringlaan rond Eeklo met de weg naar Watervliet, verkeerslichten worden geplaatst, komen er dergelijke lichten op het kruispunt van de RW 355 en de RW 10, evenals op het kruispunt de RW 617 en de weg Maldegem-Knokke ?

Réponse :

1. Eeklo — le carrefour à hauteur du château d'eau.

Sur base d'un comptage des véhicules, des cyclistes et des piétons, effectué le 30 septembre 1983, la Commission spéciale de la sécurité routière a émis le 12 décembre 1983 un avis négatif à propos de l'installation de feux de signalisation à ce carrefour.

2. Le carrefour entre la RN 10 et la RN 355 à Balgerhoeke.

Selon les statistiques de la gendarmerie on a constaté à cet endroit en 1982 deux accidents ayant entraîné des dégâts corporels et en 1983 trois accidents ayant entraîné des dégâts corporels et deux des dégâts matériels. Les statistiques ne font d'état d'aucun accident mortel.

Dès lors aucun aménagement n'est prévu pour ce carrefour.

3. Le carrefour entre la RN 617 et la Knokkebaan à Maldegem.

Le problème de ce carrefour a été discuté au sein de la Commission spéciale de la sécurité routière le 12 décembre 1983.

La commission a estimé qu'avant de pouvoir donner un avis le problème devait être soumis à un nouvel examen.

Question :

Sur la RN 10 qui traverse Eeklo, la berme centrale est un véritable dépotoir.

Quand les plantations y seront-elles restaurées ?

Réponse :

L'administration doit prendre des mesures d'office dans ce domaine.

La procédure d'approbation de ces mesures est en cours.

Question :

La RN 58 Gand-Valenciennes nuit à l'harmonie du paysage à la hauteur de Renaix. D'autres solutions ont-elles déjà été étudiées et en a-t-on déjà déterminé le coût ?

Réponse :

Le tracé retenu est celui du plan de secteur pour Audenaarde qui a été approuvé par arrêté royal.

D'autres tracés possibles ont déjà été étudiés en collaboration avec le Service du Plan vert, en tenant compte des avantages et des inconvénients qu'ils présentaient au point de vue de la préservation du paysage, dans le cadre de la détermination du tracé sur le plan de secteur.

Afin d'éviter autant que possible de perturber le paysage, les éléments suivants ont été pris en considération :

- tracé adapté de manière à éviter autant que possible les expropriations;
- préservation de la « Schavaertstraat » et de la « Weg der Vlamingen » en tant qu'écran naturel (haies), piste cyclable, trottoir et à circulation locale uniquement (le caractère propre de cet environnement est préservé le plus possible);

Antwoord :

1. Eeklo — Watertoren.

Op basis van verkeersstellingen van voertuigen, fietsers en voetgangers, gehouden op 30 september 1983, werd door de Bijzondere Commissie voor Verkeersveiligheid op 12 december 1983 een ongunstig advies uitgebracht nopens het plaatsen van verkeerslichten.

2. RW 10 — RW 355 te Balgerhoeke.

Volgens de statistieken van de rijkswacht werden aldaar in 1982 twee ongevallen met gekwetsten vastgesteld en in 1983 drie ongevallen met gekwetsten en twee met stoffelijke schade. Dodelijke ongevallen komen niet voor in deze statistieken.

Aanpassingen zijn dan ook niet gepland voor dit kruispunt.

3. RW 617 — Knokkebaan te Maldegem.

Het probleem omtrent dit kruispunt werd besproken in de Bijzondere Commissie voor Verkeersveiligheid op 12 december 1983.

Genoemde commissie was van mening dat, vooraleer een advies te kunnen uitbrengen, deze zaak aan een nieuw onderzoek diende onderworpen te worden.

Vraag :

Op de RW 10 die Eeklo doorkruist, is het middenvak een echte vuilnisbelt geworden.

Wanneer zullen de beplantingen worden hersteld ?

Antwoord :

Met betrekking tot deze aangelegenheid dient het bestuur ambtshalve maatregelen te treffen.

De goedkeuringsprocedure van deze maatregelen is aan de gang.

Vraag :

De RW 58 Gent-Valenciennes te Ronse heeft een landschapverstorend aspect. Zijn de alternatieven al bestudeerd en becijferd ?

Antwoord :

Het in aanmerking genomen tracé is dat van het bij koninklijk besluit goedgekeurde gewestplan Oudenaarde.

Andere mogelijke tracés, met afwegen van voor- en nadelen betreffende de landschappelijke waarden, werden in samenwerking met de Dienst Groenplan reeds bestudeerd in het kader van het vastleggen van het tracé op het gewestplan.

Ten einde het landschap zo weinig mogelijk te schenden worden onderstaande maatregelen in acht genomen :

- aangepast tracé om zo weinig mogelijk gebouwen te moeten onteigenen;
- behoud van Schavaertstraat en Weg der Vlamingen als natuurlijk scherm (hagen), fietspad, voetpad en slechts plaatselijk verkeer (het eigen karakter van deze omgeving wordt zoveel mogelijk behouden);

— terrassement aussi limité que possible, en prévoyant notamment une largeur minimale de profil en travers (sans piste cyclable), des profils en travers mixtes, un axe de profil longitudinal coïncidant pratiquement avec le niveau du terrain existant;

— étude photographique de l'environnement existant et collaboration avec le Service du Plan vert afin de minimiser l'altération du paysage après réalisation au moyen d'une plantation appropriée des talus et de la berme centrale, éclairage;

— prolongation de l'excavation à la hauteur de la « Zandstraat » afin d'encaisser (et donc de rendre invisible) un tronçon du contournement derrière la première partie de la « Schavaertstraat »;

— choix judicieux des raccordements limitant le nombre de croisements (réduction du bruit), préservation du caractère résidentiel par maintien d'un écartement minimal par rapport au centre (par exemple « Fiertelmeerstraat », « Kapellestraat », « Zonnestraat ») et suppression du trafic de passage. La dénivellation est limitée à 6 %;

— captage des sources naturelles et évacuation de cette eau vers le « Fiertelmeers » au moyen de conduites de décharge spéciales.

Question :

En ce qui concerne la RN 257 Termonde-Asse, il était prévu que le contournement de la commune de Lebbeke, qui avait été réalisé par la commune, allait être repris par l'Etat.

Pourquoi cette reprise n'a-t-elle pas eu lieu ?

Réponse :

Des discussions ont eu lieu avec la commune de Lebbeke à ce propos. L'Etat ne peut reprendre ce contournement que si cette opération s'effectue à titre gratuit. Etant donné que la commune de Lebbeke n'est pas d'accord sur ce point, la reprise n'est pas possible.

Question :

RN 257 — Ceinture de Termonde.

Pour la construction des ponts, les Ponts et Chaussées ont prévu une extraction de sable dans un polder.

Ce sable est-il mis gratuitement à la disposition des Ponts et Chaussées ?

Réponse :

Le devis pour la construction du pont sur la ligne de chemin de fer n° 60 et d'un pont tubulaire sur la Volaardestraat à Sint-Gillis-bij-Dendermonde au niveau du ring de Termonde prévoit que les matériaux nécessaires au remblayage seront soit amenés de la zone d'extraction de sable du Sint-Onolfspolder, soit livrés par l'entrepreneur.

Si l'entrepreneur décide d'utiliser le sable provenant du Sint-Onolfspolder, celui-ci sera mis gratuitement à sa disposition. Cependant, il est évident que les soumissionnaires adaptent le prix qu'ils demandent pour le remblayage à cette donnée.

g) Flandre occidentale

Question :

La voie express A 17 a été ouverte à la circulation en 1983. Toutefois, les divers feux de signalisation sont de véritables gaspilleurs d'énergie. Existe-t-il déjà une étude et un timing pour le remplacement des feux de signalisation par des ponts ?

— het grondverzet wordt zo klein mogelijk gehouden, door o.a. minimum breedte van dwarsprofiel (zonder fietspad), gemengde dwarsprofielen, lengteprofielen nagenoeg samenvallend met het bestaande maaiveld;

— fotografische studie van de bestaande omgeving en samenwerking met Dienst Groenplan om na realisatie de schade te beperken met aangepaste taludbeplanting, middenberm beplanten, verlichting;

— de uitgraving ter hoogte van de Zandstraat loopt verder om zo achter het eerste deel van de Schavaertstraat een deel van de omleiding in ingraving (en dus niet zichtbaar) te hebben;

— de oordeelkundige keuze van de aansluitingen beperkt het aantal kruispunten (met lawaaihinder), behoudt het plaatselijk woonkarakter met minimale scheiding (bv. Fiertelmeerstraat, Kapellestraat, Zonnestraat) van het centrum en hinder van doorgaand verkeer. De langshelling wordt beperkt tot 6 %;

— opvangen van natuurlijke bronnen en afvoer van dit water naar de Fiertelmeers met eigen afvoerbuizen.

Vraag :

Op de RW 257 Dendermonde-Asse, wat de omleiding van de gemeente Lebbeke betreft, was de overname van de door de gemeente aangelegde omleiding voorzien ?

Waarom wordt de overname niet doorgevoerd ?

Antwoord :

Desbetreffend werden met de gemeente Lebbeke besprekingen gevoerd. De Staat kan die omleiding slechts overnemen in zover bedoelde overname ten kosteloze titel gebeurt. Aangezien de gemeente Lebbeke hiermee niet akkoord gaat, is een overname bijgevolg niet mogelijk.

Vraag :

RW 257 — Ring van Dendermonde.

Voor de aanleg van bruggen is er een zandwinning door Bruggen en Wegen voorzien in een bepaalde polder.

Wordt dat zand gratis ter beschikking gesteld ?

Antwoord :

Het bestek voor de bouw van de brug over de spoorlijn n° 60 en van een kokerbrug over de Volaardestraat te Sint-Gillis-Dendermonde in de ring om Dendermonde voorziet dat de materialen, nodig voor de ophogingen, hetzij aangebracht worden uit de zandwinningszone in de Sint-Onolfspolder, hetzij door de aannemer geleverd worden.

Wanneer de aannemer de oplossing verkiest met zand uit de Sint-Onolfspolder, wordt dit zand hem gratis ter beschikking gesteld. Het is echter duidelijk dat de inschrijvers hun prijs voor het uitvoeren der ophogingen hieraan aanpassen.

g) West-Vlaanderen

Vraag :

De expressweg A 17 werd vorig jaar voor het verkeer opengesteld. De diverse verkeerslichten echter zijn ware energieverpillers. Bestaat reeds een studie en een timing voor de vervanging van de verkeerslichten door bruggen ?

Réponse :

Actuellement, il existe toujours neuf carrefours à niveau le long de l'autoroute A 17, entre Courtrai et l'autoroute E 5. La suppression de ces carrefours est prévue suivant le schéma ci-dessous.

- Pont B 27 — Larestraat-Molendreef à Oostkamp.
Ce pont peut encore être mis en adjudication en 1984.
- Pont B 28 — Rijselstraat à Oostkamp.
L'adjudication a lieu le 26 janvier 1984.
- Pont B 29 — RN 68 à Zedelgem.
L'adjudication de ce pont, ainsi que du complexe d'accès annexe, est prévue pour 1984.
- Pont B 30 — Veldegemstraat-Koningen Astridlaan à Oostkamp-Zedelgem.
L'adjudication est prévue pour 1984.
- Pont B 31 — Bergenstraat à Torhout-Oostkamp.
Les travaux à cet effet ont été entamés le 15 novembre 1983. Le délai d'exécution prévu est de 250 jours ouvrables.
- Pont B 33 — Ruddervoordestraat à Lichtervelde-Torhout.

Sera repris au programme de 1985.

- Pont B 36 — Route de l'Etat 70 à Lichtervelde.
L'adjudication est prévue pour 1984.
- Pont B 39 — Oude Heirweg à Ardooie-Lichtervelde.
Ces travaux ont déjà été entamés.
L'achèvement est prévu pour juillet 1984.
- Pont B 42 — Beverenstraat à Ardooie.
Ces travaux également ont déjà été entamés.
L'achèvement est prévu pour avril 1984.

Question :

La transformation de la route Anvers-Littoral en autoroute peut s'envisager, mais il faut agir avec circonspection pour ne pas isoler ou couper certaines régions. Il faut prévoir suffisamment de ponts et examiner le problème au préalable de manière approfondie avec les administrations communales.

Réponse :

Il est évident que la transformation éventuelle de la route Anvers-Littoral en autoroute se ferait avec toute la prudence voulue. Tous les aspects du problème doivent être examinés. Par conséquent, on ne manquera pas de contacter les administrations communales concernées.

Question :

La route Anvers-Littoral a été ouverte au trafic l'année dernière et a connu une circulation intense. La signalisation lumineuse entraîne toutefois une grande consommation d'énergie. Est-il prévu de construire des ponts qui permettraient de supprimer progressivement cette signalisation ? Existe-t-il un calendrier en cette matière ?

Réponse :

L'arrêté royal classant le tronçon Anvers-Maldegem de RN 617 dans la catégorie des autoroutes sera publié incessamment.

La transformation en autoroute est à l'étude et la signalisation lumineuse sera supprimée progressivement en fonction des possibilités budgétaires. Au stade actuel, il est encore impossible de communiquer un calendrier.

Antwoord :

Op het ogenblik bestaan er langs de A 17-autoweg tussen Kortrijk en de E 5 autoweg nog negen gelijkgrondse kruisingen. De afschaffing van deze kruispunten is gepland volgens onderstaand schema.

- Brug B 27 — Larestraat-Molendreef te Oostkamp.
Deze brug kan nog in 1984 worden aanbesteed.
- Brug B 28 — Rijselstraat te Oostkamp.
De aanbesteding gaat door op 26 januari 1984.
- Brug B 29 — RW 68 te Zedelgem.
De aanbesteding van deze brug, samen met het bijhorend toegangscomplex, is gepland in 1984.
- Brug B 30 — Veldegemstraat-Koningin Astridlaan te Oostkamp-Zedelgem.
De aanbesteding is gepland in 1984.
- Brug B 31 — Bergenstraat te Torhout-Oostkamp.
Bedoelde werken werden aangevat op 15 november 1983 en een uitvoeringstermijn van 250 werkdagen is voorzien.
- Brug B 33 — Ruddervoordestraat te Lichtervelde-Torhout.

Zal opgenomen worden op het programma 1985.

- Brug B 36 — RW 70 te Lichtervelde.
De aanbesteding is gepland in 1984.
- Brug B 39 — Oude Heirweg te Ardooie-Lichtervelde.
Deze werken werden eveneens reeds aangevat.
De voltooiing ervan is gepland voor juli 1984.
- Brug B 42 — Beverenstraat te Ardooie.
Deze werken zijn eveneens reeds aangevat.
De voltooiing ervan is gepland voor april 1984.

Vraag :

Het ombouwen van de weg Antwerpen-Zee kust tot autoweg kan overwogen worden, maar dient te geschieden met grote omzichtigheid om geen streken te isoleren of te doorsnijden. Voldoende overbruggingen moeten worden voorzien na een diepgaande bespreking met de gemeentebesturen.

Antwoord :

In geval van omschakeling van de weg Antwerpen-Zee kust tot autoweg is het duidelijk dat dit met grote omzichtigheid zal geschieden, waarbij alle facetten aan bod zullen komen. Er zal dan ook niet nagelaten worden de betrokken gemeentebesturen daaromtrent te contacteren.

Vraag :

De expressweg Antwerpen-Zee kust werd vorig jaar voor het verkeer geopend en kende een zeer grote bezetting. De verscheidene verkeerslichten echter zijn ware energieverbruikers. Zouden deze verkeerslichten geleidelijk aan vervangen worden door bruggen ? Bestaat ter zake reeds een studie en timing ?

Antwoord :

Eerstdaags zal het koninklijk besluit uitgevaardigd worden, waarbij het vak Antwerpen-Maldegem van de RW 617, geklasseerd wordt in de categorie der autosnelwegen.

De studie van de omvorming tot autosnelweg is aan de gang en rekening houdend met de budgettaire mogelijkheden zullen in dit kader de verkeerslichten geleidelijk afgeschaft worden. In dit stadium is het dan ook niet mogelijk reeds een timing te verstrekken.

Question :

La route express de Bruges à Zeebrugge ne peut être transformée en autoroute car elle traverse des agglomérations et dessert toute la région. Il faut entre ces deux points une autre voie ayant le caractère d'autoroute et destinée essentiellement aux camions. L'étude doit être commencée d'urgence. Qu'en est-il ?

Réponse :

Afin d'améliorer la sécurité routière sur la RN 905 et compte tenu de la double fonction que remplit cette route (trafic de transit et trafic local), les aménagements suivants seront réalisés, conformément au plan d'adjudication :

— Gistelsesteenweg : un tunnel permettra le passage de la RN 905 sous le Gistelsesteenweg — adjudication en 1984;

— Zandstraat : tunnel pour piétons et cyclistes sous la RN 905 — adjudication en 1985;

— Lege Weg : pont au-dessus de la RN 905 — adjudication en 1985;

— Torhoutsesteenweg : un tunnel permettra le passage de la RN 905 sous le Torhoutsesteenweg — adjudication en 1986;

— Witte Molenstraat : tunnel pour piétons et cyclistes sous la RN 905 — adjudication en 1987;

— Koningin Astridlaan : tunnel routier sous la RN 905 — adjudication en 1987.

Le tracé de l'autoroute A 17 Jabbeke-Zeebrugge figure sur le plan de secteur qui a été approuvé. La réalisation de cette autoroute dépend cependant de l'augmentation éventuelle du trafic suite à l'évolution de la situation dans le port de Zeebrugge.

Question :

L'étude des travaux de terrassement et de voirie pour la jonction entre la RN 905 et la RN 67 dans l'arrière-port de Zeebrugge a été achevée en 1982. L'étude du pont au-dessus de la ligne de chemin de fer Bruges-Knokke a été achevée à la même époque.

Par conséquent, on pouvait s'attendre à ce que ces travaux soient adjugés au début de 1983.

Or, on constate que cette adjudication n'a pas encore eu lieu.

Pour quelle date peut-on prévoir cette adjudication ?

Réponse :

L'étude du pont au-dessus de la ligne de chemin de fer Bruges-Knokke est en effet achevée. A une exception près, toutes les expropriations ont été effectuées.

L'adjudication des travaux pour avoir lieu au cours du second trimestre de cette année.

Suivant les possibilités budgétaires, les dépenses en question seront engagées soit sur le budget 1984, soit sur le budget 1985.

Question :

Au carrefour entre la RN 72 et la RN 298 à Zeebrugge, un pont de fortune a été aménagé pour les véhicules de plus de 5 tonnes. Ce carrefour doit être réaménagé par la construction d'un nouveau pont au-dessus du chemin de fer et par la construction d'un nouveau passage souterrain entre l'arrière-pays et l'avant-port. Où en est la situation dans ce domaine ?

Vraag :

De expressweg Brugge-Zeebrugge kan niet tot autoweg omgevormd worden omdat ze agglomeraties doorkruist en de hele streek aandoet. Tussen Brugge en Zeebrugge moet een andere weg als autoweg worden aangelegd die hoofdzakelijk voor vrachtwagens bestemd is. De studie moet met spoed worden aangevat. Hoe staat het daarmee ?

Antwoord :

Ten einde de verkeersveiligheid op de RW 905 te verhogen en rekening houdend met de dubbele functie van deze weg als weg voor doorgaand verkeer en voor lokale verkeersverdeling, zullen volgende aanpassingen worden uitgevoerd, dit overeenkomstig de hierbij aangegeven aanbestedingsplanning :

— Gistelsesteenweg : RW 905 wordt in de vorm van een tunnel onder de Gistelsesteenweg geleid — aanbesteding in 1984;

— Zandstraat : voetgangers- en fietserstunnel onder de RW 905 — aanbesteding in 1985;

— Lege Weg : brug over de RW 905 — aanbesteding in 1985;

— Torhoutsesteenweg : RW 905 wordt in de vorm van een tunnel onder de Torhoutsesteenweg geleid — aanbesteding in 1986;

— Witte Molenstraat : voetgangers- en fietserstunnel onder RW 905 — aanbesteding in 1987;

— Koningin Astridlaan : verkeerstunnel onder de RW 905 — aanbesteding in 1987.

Wat betreft de A 17 autosnelweg Jabbeke-Zeebrugge is het tracé ingetekend in het goedgekeurd gewestplan. De uitvoering ervan is evenwel afhankelijk van de gebeurtenissen welke verkeersstroom ingevolge de ontwikkeling van de haven van Zeebrugge.

Vraag :

De studie van de grond- en wegeniswerken voor de verbindingsweg tussen de RW 905 en de RW 67 in de achterhaven van Zeebrugge was eind 1982 voltooid, evenals de studie van de bijhorende brug over de spoorlijn Brugge-Knokke.

De aanbesteding van deze werken werd dan ook begin 1983 verwacht.

Dit blijkt nog niet het geval te zijn.

Wanneer kan de aanbesteding verwacht worden ?

Antwoord :

De studie van de brug over de spoorlijn Brugge-Knokke is inderdaad beëindigd, op één na zijn de onteigeningen voltooid.

De aanbesteding der werken kan in het tweede kwartaal van dit jaar geschieden.

Naargelang de budgettaire mogelijkheden zal de vastlegging der betrokken uitgave genomen worden, hetzij op de begroting 1984, hetzij op de begroting 1985.

Vraag :

Aan het kruispunt RW 72 en RW 298 te Zeebrugge werd een noodbrug aangelegd voor alle vervoer boven 5 ton. Het kruispunt aldaar zou gereorganiseerd worden met een nieuwe brug over de spoorweg en een nieuwe ondergrondse doorsteek van het achterland naar de voorhaven. Hoeveel zijn deze plannen gevorderd ?

Réponse :

L'étude du nouveau pont au-dessus du chemin de fer est en cours. L'évolution de cette étude permet d'affirmer que l'adjudication des travaux pourrait avoir lieu au milieu de l'année 1984. Les travaux pourraient donc débuter en automne.

Les crédits nécessaires sont disponibles.

Le réaménagement complet du carrefour, dont le pont au-dessus du chemin de fer ne constitue qu'un élément, est un projet de grande envergure qui doit inévitablement être réalisé en plusieurs phases. Le nouveau passage souterrain entre l'arrière-pays et l'avant-port fera l'objet d'une prochaine phase.

Question :

Le pont « De Rampe » à Oostkamp a dû être fermé à toute circulation en 1980. Des travaux de réfection provisoires ont été effectués et la reconstruction du pont était prévue en 1984. Cela n'a manifestement pas été le cas. Ce pont cédera de nouveau avant longtemps. Quand ces travaux de reconstruction urgents et nécessaires seront-ils donc exécutés ?

Réponse :

La construction d'un nouveau pont « De Rampe » sur le parcours de la RN 71 est tributaire d'une modification de tracé de la liaison entre la RN 905 et l'avenue Baron Ruzette à Bruges.

Cette modification de tracé a été soumise à l'Exécutif flamand le 18 janvier 1983 et aucune décision à ce sujet n'a encore été communiquée à l'heure actuelle.

L'adoption ou non de cette modification de tracé détermine la largeur du pont, qui sera à deux ou à quatre voies de circulation.

Dans ces conditions, l'étude du pont ne peut par conséquent pas être entamée.

Question :

En 1982, des parlementaires de Flandre occidentale ont demandé au Ministre de veiller à ce que soit poursuivi l'aménagement de la RN 66 Deinze-Tielt et de veiller à ce que soit poursuivi l'aménagement de la RN 308 entre la RN 71 et l'E3, de l'embranchement de la RN 567 à Lichtervelde, ainsi que de la RN 66 au sud de Lichtervelde se raccordant à l'accès à l'autoroute A 17 (Voerman).

Quel est l'état de ces travaux ?

Quel est le calendrier d'exécution de ces travaux ?

Réponse :

— RN 66 Deinze-Tielt.

Compte tenu du volume de circulation enregistré, il suffit d'élargir la RN 66 Tielt-Deinze en aménageant deux voies de circulation supplémentaires avec des pistes cyclables en site propre.

Trois voies de circulation sont prévues localement pour l'aménagement des carrefours.

Ces projets sont à l'étude et les travaux peuvent être programmés à mesure que progressent cette étude et les expropriations.

Antwoord :

De studie van de nieuwe brug over de spoorweg is aan de gang. Deze studie vordert derwijze dat de aanbesteding der werken voorzien wordt voor midden 1984. De betrokken aanneming moet derhalve in het najaar een aanvang kunnen nemen.

De nodige kredieten zijn beschikbaar.

De volledige reorganisatie van het kruispunt aldaar, waarvan de brug over de spoorweg een onderdeel vormt, is een project van grote omvang, dat onvermijdelijk in meerdere fasen dient uitgevoerd te worden. De nieuwe ondergrondse doorsteek van het achterland naar de voorhaven zal het voorwerp uitmaken van één van de volgende fasen.

Vraag :

De brug « De Rampe » te Oostkamp diende in 1980 voor alle verkeer gesloten. Er werden voorlopige herstellingswerken uitgevoerd en de herbouw van de brug zou voorzien zijn voor 1984. Blijkbaar is dit niet het geval. Eerstdaags zal deze brug opnieuw begeven. Wanneer worden deze dringende en noodzakelijke nieuwbouwwerken dan uitgevoerd ?

Antwoord :

Het bouwen van een nieuwe brug aan de Rampe op RW 71 houdt verband met een tracéwijziging van de verbinding tussen de RW 905 en de Baron Ruzettelaan te Brugge.

Deze tracéwijziging werd op 18 januari 1983 voorgelegd aan de Vlaamse Executieve en tot heden werd hierover geen beslissing medegedeeld.

Het al of niet aanvaarden van deze tracéwijziging bepaalt de breedte van de brug op 2 of 4 rijstroken.

Derhalve kan dan ook de studie van de brug niet aangetrokken worden.

Vraag :

Westvlaamse parlementairen vroegen de Minister in 1982 de verbetering van de RW 66 Deinze-Tielt, de verdere aanleg van de RW 308 tussen de RW 71 en de E3 en de aftakking van de RW 567 te Lichtervelde, evenals de RW 66 ten zuiden van Lichtervelde aansluitend op de oprit A 17 (Voerman).

Hoever staan deze werken ?

Wat is de planning en de timing terzake ?

Antwoord :

— RW 66 Deinze-Tielt.

Rekening houdend met de vastgestelde verkeersvolumes volstaat het de RW 66 Tielt-Deinze uit te bouwen met twee rijstroken met vrijliggende fietspaden.

Plaatselijk zijn drie rijstroken voorzien ter inrichting van de kruispunten.

De studie is hiervoor aan de gang en de werken kunnen geprogrammeerd worden naar gelang van de vooruitgang der studies en de onteigeningen.

Entre la fin de la RN66 et l'autoroute E3, le ring à deux voies de circulation contournant Deinze a déjà été construit et il reste à moderniser le tronçon de la RN 339 entre la RN 805 et l'autoroute E3.

Un crédit de 25 millions est prévu à cet effet au budget pour 1984.

— Tronçon de la RN 308 entre la RN 71 et l'autoroute E3.

Un montant de 40 millions de F est prévu au programme 1984 pour réaliser les raccordements au pont sur la Lys. Les raccordements de ce tronçon sont d'autant plus urgents que l'étude de la mécanique des sols a montré qu'il faut s'attendre à des tassements importants et que les travaux ne pourront être poursuivis que lorsque la plus grande partie de ces tassements auront eu lieu.

Les expropriations sont pratiquement terminées et l'étude du pont est achevée.

— Contournement de Lichtervelde.

L'étude de ce contournement est en cours.

Ce contournement nécessite toutefois la construction de deux ponts ferroviaires qui doivent être réalisés en premier lieu et au sujet desquels des discussions sont en cours avec la S. N. C. B.

Les plans d'expropriation sont terminés pour l'un de ces ponts.

Question :

En ce qui concerne la R.N. 299 Ingelmunster-E 5 :

1. Le projet de contournement de Ruiselede est-il maintenu ?
2. Un plan d'expropriation a-t-il déjà été approuvé par arrêté royal ?
3. Des expropriations ont-elles déjà été réalisées ?
4. Pour quand l'exécution des travaux est-elle prévue ?

Réponse :

1. Ce projet de contournement est maintenu.
2. Aucun plan d'expropriation n'a encore été approuvé par arrêté royal. Les plans d'expropriation sont cependant établis.
3. Aucune expropriation n'a évidemment été réalisée à ce jour.
4. Dans la mesure où l'état des expropriations le permettra, les travaux en question seront prévus au budget pour 1985.

Question :

Quand la partie nord de la ceinture de Courtrai sera-t-elle réalisée ?

Réponse :

La partie nord de la ceinture de Courtrai sera mise en service fin 1985-début 1986. Ensuite, trois ponts resteront à construire au-dessus du tronçon en déblai du boulevard périphérique à Heule.

Vanaf het eindpunt van de RW 66 tot de E3 autosnelweg werd reeds de ring om Deinze met twee rijwegen uitgevoerd en de modernisering van het gedeelte van de RW339 tussen de RW805 en de E3 autosnelweg moet nog worden gerealiseerd.

Hiervoor is een krediet van 25 miljoen F uitgetrokken op de begroting 1984.

— RW 308 vak tussen RW 71 en E3.

Op het programma 1984 is een bedrag van 40 miljoen F uitgetrokken voor de opritten tot de brug over de Leie. Deze opritten zijn het meest dringend op dit wegvak omdat uit de grondmechanische studie blijkt dat belangrijke zettingen te verwachten zijn en er maar verder kan gewerkt worden wanneer die zettingen grotendeels gebeurd zijn.

De onteigeningen zijn vrijwel voltooid en de studie der brug is uitgevoerd.

— Omleiding om Lichtervelde.

De studie van deze omleiding is aan de gang.

In deze omleiding komen echter twee spoorwegbruggen voor die eerst uit te voeren zijn, en waarvoor besprekingen aan de gang zijn met de N. M. B. S.

De onteigeningsplannen voor een van deze bruggen zijn opgesteld.

Vraag :

Op RW 299 Ingelmunster-E 5 :

1. Is de omleiding van Ruiselede nog steeds gepland ?
2. Is er al een onteigeningsplan goedgekeurd bij koninklijk besluit ?
3. Zijn al onteigeningen uitgevoerd ?
4. Wanneer is de uitvoering voorzien ?

Antwoord :

1. Deze omlegging blijft gepland.
2. Er is nog geen bij koninklijk besluit goedgekeurd onteigeningsplan. De onteigeningsplannen zijn wel opgesteld.
3. Er zijn uiteraard nog geen onteigeningen uitgevoerd.
4. In zover de stand van de onteigeningen zulks toelaat, zullen de betrokken werken worden opgenomen op de begroting voor 1985.

Vraag :

Wanneer wordt het Noordelijk gedeelte van de rondweg te Kortrijk aangelegd ?

Antwoord :

Het noordelijk deel van de Ring om Kortrijk zal in dienst gesteld worden eind 1985-begin 1986. Daarna blijven nog 3 bruggen te bouwen over de ringlaan in de ingraving te Heule.

Question :

1. Le pont au-dessus de l'E 3 à Courtrai est prévu au budget. La jonction avec la Condédreef est-elle comprise ?

Dans la négative, ne pourrait-elle pas être ajoutée, étant donné qu'elle ne coûterait que quelques millions ?

2. En ce qui concerne la RN 308, une courte section n'est pas programmée, à savoir la jonction du contournement de Deerlijk avec la RN 14 à Harelbeke. Ne pourrait-on pas réaliser cette jonction d'urgence ?

Réponse :

1. La jonction avec la Condédreef n'est pas comprise dans le projet de construction du pont sur l'autoroute E 3 et de la bretelle de Courtrai Sud.

Pour réaliser la jonction complète avec la Condédreef, il faut encore construire un deuxième pont sur la E 3 ainsi que deux ponts sur la ceinture R 8 de Courtrai.

Le coût de ces travaux serait au moins de 200 millions de F, de sorte qu'ils ne peuvent pas être ajoutés à ceux qui sont prévus actuellement.

2. L'étude relative à la section de la RN 308 entre le contournement de Deerlijk et la RN 14 à Harelbeke n'a pas encore été réalisée.

Les plans d'expropriation ne sont pas non plus établis.

Ces travaux ne peuvent dès lors pas être programmés pour l'instant, étant donné que leur exécution dépend de la réalisation complète des expropriations requises.

Question :

Le budget prévoit 25 millions pour le tronçon E 3-Deerlijk-Vichte de la RN 308. S'agit-il du projet concernant le quartier « Belgiek » ?

Où en est la réalisation de la sortie de l'E 3 vers Harelbeke-Deerlijk ?

Réponse :

Les 25 millions prévus au budget pour 1984 sont effectivement destinés à la modernisation de la RN 308 à hauteur du quartier « Belgiek ».

En ce qui concerne la sortie de l'E 3 vers Harelbeke-Deerlijk, l'exécution de la première phase, à savoir le contournement de Deerlijk, se poursuit.

La phase suivante, à savoir la liaison avec la RN 14 à Harelbeke, n'est pas encore programmée.

Question :

Qu'en est-il de la route nationale 901 qui relie Courtrai à Avelgem ? Le contournement de Zwevegem est-il prévu ?

Réponse :

L'étude de la première phase, qui porte sur le tronçon situé entre la sortie de l'autoroute E 3 vers la chaussée d'Audenarde à Courtrai et la Bellegemstraat à Zwevegem, a été entamée il a été procédé aux levés de terrain nécessaires. Compte tenu de l'état d'avancement de l'étude et des expropriations à réaliser, l'adjudication de ces travaux pourra être programmée pour 1985 au plus tôt.

Vraag :

1. De brug over de E 3 te Kortrijk is op de begroting opgenomen. Is de verbinding met de Condédreef inbegrepen ?

Zo niet, kan dit niet bijgevoegd worden, gezien dit slechts enkele miljoenen zou bedragen ?

2. Voor RW 308 is een kort stuk niet geprogrammeerd, nl. de verbinding van de omleiding van Deerlijk met de RW 14 te Harelbeke. Kan dit niet dringend uitgevoerd worden ?

Antwoord :

1. De verbinding met de Condédreef is niet inbegrepen in de bouw van de brug over de E 3 autosnelweg en de aansluiting te Kortrijk Zuid.

Om de volledige verbinding met de Condédreef te realiseren moet nog een tweede brug over de E 3 gebouwd worden, evenals 2 bruggen over de R 8 ring om Kortrijk.

De kosten hiervoor bedragen minstens 200 miljoen F en dit kan dan ook niet bijgevoegd worden aan de thans geplande werken.

2. De studie voor het vak van de RW 308 tussen de omlegging van Deerlijk en de RW 14 te Harelbeke is nog niet uitgevoerd.

De onteigeningsplannen zijn eveneens nog niet opgesteld.

Deze werken kunnen thans dan ook niet geprogrammeerd worden, aangezien de uitvoering afhankelijk is van de volledige afwerking van de vereiste onteigeningen.

Vraag :

Voor RW 308 is op de begroting 25 miljoen F uitgetrokken voor het vak E 3-Deerlijk-Vichte. Is dat het project betreffende de wijk « Belgiek » ?

Wat is de stand van zaken wat betreft de afrit E 3 naar Harelbeke-Deerlijk ?

Antwoord :

De 25 miljoen F uitgetrokken op de begroting voor 1984 betreffen inderdaad de moderniseringswerken van de RW 308 ter hoogte van de wijk « Belgiek ».

Met betrekking tot de afrit E 3 naar Harelbeke-Deerlijk wordt de afwerking van de eerste fase, zijnde de omlegging om Deerlijk, voortgezet.

De volgende fase, zijnde de verbinding met de RW 14 te Harelbeke, is nog niet geprogrammeerd.

Vraag :

Wat is de stand van zaken voor de RW 901 Kortrijk-Avelgem ? Is de omleiding van Zwevegem gepland ?

Antwoord :

De studie van de eerste fase, zijnde het vak vanaf de afrit van de E 3-autosnelweg op de Oudenaardsesteenweg te Kortrijk tot aan de Bellegemstraat te Zwevegem, is aangevat en de nodige terreinopmetingen werden uitgevoerd. Rekening houdend met de stand van de studie en de uit te voeren onteigeningen kan de aanbesteding van deze werken ten vroegste geprogrammeerd worden voor 1985.

Question :

Pourquoi le pont du contournement de Menin qui a fait l'objet d'une adjudication ne sera-t-il mis en chantier qu'en 1984 ?

Réponse :

Il est exact que l'adjudication de ce pont a eu lieu en 1983.

Cependant, le plafond d'investissement du Département pour le secteur « Routes » était atteint au moment où le dossier était prêt pour l'engagement définitif.

C'est donc pour des raisons d'insuffisance de crédits en 1983 que l'engagement définitif a été reporté en janvier 1984 et imputé sur le programme de l'année en cours.

Question :

Où en est-on en ce qui concerne le contournement de Menin par l'Est ?

Réponse :

Les travaux d'aménagement de la route destinée à contourner Menin par l'est entre l'autoroute A 19, Courtrai-Ypres et la route nationale 9, Courtrai-Menin ont été adjugés le 2 décembre 1982 et sont en cours d'exécution. Les travaux de construction du pont devant enjambrer la voie ferrée qui relie Courtrai à Ypres ont été adjugés le 13 octobre 1983. La soumission en question a été approuvée, si bien que ces travaux pourront débuter prochainement.

3. Pistes cyclables

Question :

Quels sont les crédits consacrés aux pistes cyclables pour la Flandre et la Wallonie ?

Réponse :

Les efforts fournis en matière de pistes cyclables par le département des Travaux publics sont établis clairement par les chiffres d'investissements suivants :

	Flandre	Wallonie	Bruxelles-Capitale	Total pays
1981	185	221	38	444
1982	217	191	70	478
1983	259	112	47	418
Total 1981-1983	661	524	155	1 340

Quant aux longueurs actuelles des pistes cyclables, elles se répartissent comme suit :

Flandre 5 448 km
Bruxelles 64 km
Wallonie 975 km.

Vraag :

Inzake de omleiding van Menen is de brug, die aanbesteed was, niet toegewezen en de bouw verschoven naar 1984. Waarom ?

Antwoord :

Het is juist dat de aanbesteding van deze brug plaats vond in 1983.

Het plafond van de investeringen van het departement voor de sector « Wegen » was echter bereikt op het ogenblik dat het dossier gerceed was voor definitieve vastlegging.

Het is dus ingevolge een gebrek aan kredieten in 1983 dat de definitieve vastlegging verschoven werd naar januari 1984 en ingeschreven werd op het programma van het lopende jaar.

Vraag :

Wat is de stand van zaken wat betreft de oostelijke omleiding van Menen ?

Antwoord :

De werken voor de aanleg van de oostelijke omlegging van Menen tussen de A 19 autosnelweg, Kortrijk-Ieper en de R W 9 Kortrijk-Menen werden aanbesteed op 2 december 1982 en zijn in uitvoering. De ontbrekende brug over de spoorweg Kortrijk-Ieper werd aanbesteed op 10 oktober 1983. De inschrijving is goedgekeurd, zodat ook deze werken binnenkort zullen starten.

3. Fietspaden

Vraag :

Welke kredieten worden in Vlaanderen en Wallonië aan de fietspaden besteed ?

Antwoord :

De door het departement geleverde inspanningen inzake fietspaden komen duidelijk voor in onderstaande tabel met de volgende investeringsbedragen :

	Vlaanderen	Wallonië	Brussel-Hoofdstad	Totaal land
1981	185	221	38	444
1982	217	191	70	478
1983	259	112	47	418
Totaal 1981-1983	661	524	155	1 340

De huidige lengte der fietspaden kan als volgt samengevat worden :

Vlaanderen 5 448 km
Brussel 64 km
Wallonië 975 km.

Ces chiffres concernent tous les types existants de pistes cyclables, c'est-à-dire les :

- pistes réservées par marquage;
- pistes adjacentes à la chaussée;
- pistes indépendantes;
- pistes à double sens.

Il faut noter que lorsqu'il existe une piste unidirectionnelle de chaque côté de la chaussée, chaque piste est complétée séparément.

Question :

Une politique cohérente en matière de pistes cyclables est nécessaire.

Y a-t-il en ce domaine un programme pluriannuel de construction ?

Les pistes cyclables ne peuvent-elles être établies en coordination avec les autorités communales ?

Réponse :

Une politique cohérente en matière de pistes cyclables est en effet nécessaire.

L'établissement d'un plan général pour les pistes cyclables va de pair avec de nombreuses difficultés, ceci à cause de la répartition des compétences.

Le département des Travaux publics est uniquement compétent dans le domaine des routes de l'Etat. Or, il y a aussi des routes provinciales et communales.

Malgré ces difficultés, le département essaie d'établir par région un plan général des pistes cyclables, où il y a lieu d'arriver à une coordination, non seulement avec les plans communaux en matière de pistes cyclables, mais aussi avec les projets de pistes cyclables le long des routes provinciales.

Question :

Le Ministre des Travaux publics envisage-t-il d'introduire les pistes cyclables dans les agglomérations ?

Les crédits budgétaires sont-ils suffisants ?

Réponse :

Il n'a jamais été question d'exclure les agglomérations des programmes de pistes cyclables réalisés par l'Etat.

Au contraire, un souci permanent du département a été de construire les pistes cyclables là où elles sont les plus nécessaires, à savoir aux endroits où la circulation des cyclistes est potentiellement la plus importante (écoles, usines, grandes surfaces de ventes...).

Il n'en demeure pas moins vrai que la construction de pistes cyclables est particulièrement difficile dans les zones fortement agglomérées, par suite d'un manque évident d'espace.

Deze cijfers handelen over alle types van bestaande fietspaden te weten :

- fietspaden aangeduid door wegmarkeringen;
- fietspaden naast de rijweg gelegen;
- vrijliggende fietspaden;
- fietspaden met dubbele rijrichting.

Er zij genoteerd dat wanneer er aan iedere zijde van de rijweg een éénrichtingsfietspad bestaat, deze fietspaden afzonderlijk opgeteld zijn.

Vraag :

Er is een samenhangend beleid inzake fietspaden nodig.

Bestaat er een meerjarenplan voor de aanleg ervan ?

Kunnen de fietspaden niet worden aangelegd in coördinatie met de gemeentebesturen ?

Antwoord :

Een coherent beleid inzake fietspaden is inderdaad noodzakelijk.

Het opstellen van een algemeen fietspadenplan gaat evenwel met grote moeilijkheden gepaard, zulks omwille van de verdeling van de bevoegdheden.

Het departement van Openbare Werken is uitsluitend bevoegd voor de rijkswegen, doch er zijn ook nog de provinciewegen en de gemeentewegen.

Niettegenstaande deze moeilijkheid zal toch gepoogd worden per regio een algemeen fietspadenplan op te stellen, waarbij een coördinatie moet tot stand komen, niet alleen met de gemeentelijke fietspadenplannen doch ook met de projecten inzake fietspaden langs de provinciale wegen.

Vraag :

Is de Minister van plan fietspaden aan te leggen in de agglomeraties ?

Zijn daarvoor voldoende kredieten uitgetrokken ?

Antwoord :

Er is nooit sprake van geweest de agglomeraties uit te sluiten uit het programma van de door de Staat aan te leggen fietspaden.

Integendeel, het departement heeft zich steeds ingespannen om fietspaden aan te leggen daar waar ze het meest noodzakelijk zijn, met name op die plaatsen waar het fietsverkeer potentieel het belangrijkste is (scholen, fabrieken, warenhuizen...).

Maar het is evenzeer waar dat de aanleg van fietspaden in sterk verstedelijkte zones uiterst moeilijk is; omdat daar natuurlijk de nodige plaats ontbreekt.

C'est la raison pour laquelle il faut souvent renoncer à la construction de véritables pistes cyclables dans le centre des villes. Par contre, divers types d'aménagements peuvent être envisagés afin de faciliter la circulation des cyclistes en ville (marquages, adaptations des feux de signalisation, réservation de zones, etc...).

Toutefois, vu la faible densité du réseau routier de l'Etat dans les agglomérations, ces aménagements sont le plus souvent à réaliser sur des voiries communales.

Chaque année, des crédits importants et suffisants sont consacrés à la construction de pistes cyclables. En 1984, il est notamment prévu 500 millions pour des travaux proprement dits auxquels, il convient encore d'ajouter environ 40 %, soit 200 millions, pour des dépenses diverses (expropriations, décomptes, révisions, ...).

Aucune distinction n'est cependant établie dans le programme physique entre les pistes cyclables en agglomération et hors agglomération.

Question :

Pour la protection des cyclistes, il faut construire les pistes cyclables isolément des routes. Pourquoi pas sur une berme surélevée ?

Le simple marquage au sol est insuffisant.

Réponse :

Les instructions pour l'aménagement de pistes cyclables ont, le 18 janvier 1983, fait l'objet d'une circulaire très complète dans laquelle sont prévues trois catégories de pistes cyclables :

1. Pistes cyclables indépendantes

Il s'agit de pistes cyclables construites le long de la voie publique, séparées du revêtement de la chaussée (y compris le terre-plein latéral éventuellement revêtu) par une bande non destinée à la circulation. Ces pistes cyclables sont indiquées par le signal d'obligation D 7 (piste cyclable obligatoire).

2. Pistes cyclables adjacentes

Il s'agit de pistes cyclables construites le long d'une voie publique et contiguës à la chaussée (y compris le terre-plein latéral éventuellement revêtu). Ces pistes cyclables sont indiquées par des lignes discontinues parallèles de couleur blanche.

3. Pistes cyclables en site propre

Il s'agit de pistes cyclables qui suivent, soit un tracé indépendant, soit un tracé parallèle à la chaussée. Ces pistes cyclables sont indiquées par le signal d'obligation D 7 (piste cyclable obligatoire).

Les critères suivants sont pris en considération :

1. Les pistes cyclables indépendantes doivent, en principe, être construites lorsque le produit du trafic automobile moyen journalier et du trafic cycliste moyen journalier est supérieur à 1 000 000.

2. Les pistes cyclables adjacentes doivent être aménagées en principe lorsque le produit du trafic automobile moyen journalier et du trafic cycliste moyen journalier est compris entre 500 000 et 1 000 000.

Dat is de reden waarom men in de stadscentra dikwijls moet afzien van de aanleg van volwaardige fietspaden. Daarentegen kunnen allerlei schikkingen worden overwogen om het fietsersverkeer in de steden te vergemakkelijken (markeringen, aanpassing der verkeerslichten, voorbehouden zones, enz...).

Gelet op het beperkt aantal rijkswegen in de agglomeraties, moeten deze schikkingen meestal gerealiseerd worden op het gemeentelijk wegennet.

Ieder jaar worden aanzienlijke en voldoende kredieten besteed aan de aanleg van fietspaden. In 1984 is namelijk in een bedrag van 500 miljoen F voorzien voor de eigenlijke uitvoering der werken; dat bedrag moet nog vermeerderd met ongeveer 40 %, zijnde 200 miljoen F, voor diverse uitgaven (onteigeningen, verrekeningen, herzieningen ...).

In het fysisch programma bestaat er evenwel geen enkel verschil in zake de aanleg van fietspaden binnen of buiten de agglomeratie.

Vraag :

Met het oog op de veiligheid van de fietsers moeten fietspaden worden aangelegd, afgescheiden van de wegen. Waarom niet op een verhoogde berm ?

Een gewone wegmarkering op de grond is niet voldoende.

Antwoord :

De richtlijnen m.b.t. de aanleg van fietspaden hebben op 18 januari 1983 het voorwerp uitgemaakt van een zeer nauwkeurige omzendbrief die drie categorieën van fietspaden onderscheidt :

1. Vrijliggende fietspaden

Het betreft fietspaden aangelegd langs een openbare weg, gescheiden van de verharding van de rijbaan (waaronder de eventuele verharde bijberm begrepen is) door middel van een niet voor het verkeer bestemde strook. Deze fietspaden worden gesignaleerd met het verkeersteken D 7 (verplicht fietspad).

2. Aanliggende fietspaden

Het betreft fietspaden aangelegd langs een openbare weg onmiddellijk aansluitend aan de rijbaan (waaronder de eventuele verharde zijberm begrepen is). Deze fietspaden worden gesignaleerd door twee evenwijdige witte onderbroken strepen.

3. Fietspaden in eigen bedding

Het betreft fietspaden aangelegd ofwel volgens een onafhankelijk tracé, ofwel volgens een tracé evenwijdig met een weg. Deze fietspaden worden gesignaleerd met het verkeersteken D 7 (verplicht fietspad).

De keuzecriteria zijn de volgende :

1. Vrijliggende fietspaden zijn in principe aan te leggen wanneer de dichtheid van het dagelijks gemiddeld autoverkeer samen met het dagelijks gemiddeld fietsersverkeer groter is dan 1 000 000.

2. Aanliggende fietspaden zijn in principe aan te leggen wanneer de dichtheid van het dagelijks gemiddeld autoverkeer samen met het dagelijks gemiddeld fietsersverkeer groter is dan 500 000 en kleiner dan 1 000 000.

3. Les pistes cyclables en site propre.

Il arrive que dans certains cas, satisfaisant aux critères susmentionnés, il ne soit pas indiqué — voire impossible — de construire une piste cyclable le long de la route de l'Etat et ce, pour des raisons financières, techniques ou de sécurité. Dans ces cas, il y a lieu de suivre un tracé qui diffère de celui de la route de l'Etat. Selon les circonstances, ce tracé suivra une ligne de chemin de fer désaffectée, un chemin de halage, une route provinciale ou communale.

Lorsque le tracé suit une route provinciale ou communale, il y a lieu de solliciter l'accord des autorités en question. L'intervention du Fonds des Routes se limite dans ce cas au financement et à la construction de la piste cyclable, non compris l'entretien, l'aménagement ou la modernisation ultérieurs.

Le choix d'aménager des pistes cyclables sur les bermes surélevées n'a pas été retenu systématiquement pour un certain nombre de raisons techniques :

- obstacle pour l'évacuation transversale des eaux;
- difficultés lors de l'emploi d'engins de déneigement;
- abaissement du profil au droit des routes croisantes (ceci forme toujours une liaison délicate).

Question :

Dans les zones habitées, l'implantation des pistes cyclables situées entre l'aire de stationnement et la route devrait être revue car les manœuvres des véhicules qui quittent le stationnement sont dangereuses pour les cyclistes.

Ne peut-on installer les pistes cyclables le long du trottoir, ce qui peut souvent être réalisé par un simple changement du marquage au sol.

Réponse :

En dehors des agglomérations, il est indiqué, pour des raisons de sécurité, d'éloigner les cyclistes le plus possible de la circulation automobile beaucoup plus rapide.

En zone ouverte, la solution la plus sûre consiste à prévoir une bande de stationnement entre la route et la piste cyclable, ceci d'autant plus que ces bandes de stationnement sont peu utilisées. Dans les agglomérations, où l'on stationne souvent, il est indiqué de prévoir la piste cyclable à côté de la voie de circulation.

En effet, si la piste cyclable doit être aménagée à droite de la bande de stationnement, les cyclistes sont soustraits à la vue des chauffeurs à cause des voitures en parking. Ceci conduit à des situations dangereuses aux carrefours.

Dans ces conditions, les cyclistes ainsi que les vélos-moteurs se trouvent coincés entre les voitures en stationnement et le trottoir. Ici, il y a encore un deuxième danger à savoir que les occupants des voitures, en général, ouvrent les portières sans regarder si aucun cycliste ne s'approche par l'arrière.

Etant donné qu'en principe les voitures doivent se garer immédiatement à côté des trottoirs, on peut craindre que, dans une disposition où une piste cyclable marquée est située à l'extrême droite de la voie de circulation, ces voitures viennent se garer sur la piste cyclable, surtout quand le marquage est usé ou peu visible.

Il est évident qu'une telle situation présente un grand nombre de dangers.

3. Fietspaden in eigen bedding.

In sommige gevallen waarin aan bovenvermelde criteria voldaan is, zal het om financiële, technische of veiligheids-overwegingen echter niet aangewezen of zelfs onmogelijk zijn het fietspad langs de rijksweg aan te leggen. In die gevallen moet een ander tracé worden gevolgd dan het tracé van de rijksweg. Dit tracé zal, naar gelang van de omstandigheden, over een verlaten spoorbaan, een jaagpad, of een provinciale of gemeenteweg lopen.

Wanneer dit tracé een provinciale of gemeenteweg volgt, moet het akkoord van de betrokken autoriteiten verkregen worden. De tussenkomst van het Wegenfonds beperkt zich in dat geval tot de financiering en de bouw van de fietspaden met uitsluiting van het onderhoud en de latere verbetering of modernisering.

Aan de keuze van fietspaden op verhoogde bermen werd omwille van een aantal technische redenen niet systematisch de voorkeur gegeven. Die redenen zijn de volgende :

- zij verhinderen de dwarsafwatering;
- zij leveren moeilijkheden op wanneer sneeuwplougen worden gebruikt;
- verlaging van het profiel ter hoogte van de kruisende wegen (een steeds delicate verbinding).

Vraag :

In bewoonde gebieden zouden fietspaden moeten aangelegd worden tussen de parkeerzone en het voetpad aangezien de voertuigen die hun parkeerplaats verlaten een gevaar opleveren voor de fietsers.

Kunnen geen fietspaden worden aangelegd langs het voetpad ? Zulks kan vaak gebeuren door een gewone wijziging van de wegmarkeringen.

Antwoord :

In open veld is het om veiligheidsredenen aangewezen de tweewielers zo ver mogelijk verwijderd te houden van het veel snellere autoverkeer.

De veiligste oplossing in open veld is dan ook de parkeerstrook te voorzien tussen de rijweg en het fietspad, dit des te meer daar de parkeerstroken aldaar zeer weinig gebruikt worden. In de bebouwde kommen, waar veelvuldig geparkeerd wordt, is het aangewezen het fietspad aansluitend bij de rijbaan aan te leggen.

Inderdaad, indien het fietspad rechts van de parkeerstrook moest aangebracht worden zijn de tweewielers onttrokken aan het zicht van de rijdende autobestuurders door de geparkeerde voertuigen en dit leidt tot gevaarlijke situaties op de kruispunten.

In deze voorwaarden zijn de tweewielers, en eveneens de bromfietzers, gekneld tussen de geparkeerde voertuigen en de kantsteen van de stoep. Hierin schuilt nog een bijkomend gevaar, nl. dat de inzittenden van de wagens over het algemeen de portieren openen zonder te kijken of er achteraan geen tweewielers naderen.

Gezien over het algemeen de voertuigen onmiddellijk naast de kantsteen van de stoep moeten parkeren, kan gevreesd worden dat bij een schikking, waarbij het gemarkeerd fietspad uiterst rechts zou gelegen zijn, deze voertuigen op het fietspad zullen parkeren, vooral wanneer deze markeringen afgesleten of weinig zichtbaar zijn.

Het is duidelijk dat zulks een groot gevaar inhoudt.

Question :

Quelle est la procédure à suivre pour introduire un dossier piste cyclable ?

Réponse :

Le Fonds des Routes est chargé de financer pour le compte de l'Etat et d'exécuter les travaux de construction, d'aménagement, de modernisation et d'entretien des pistes cyclables le long des routes de l'Etat.

La mission du Fonds des Routes a été élargie par la loi du 7 novembre 1979 l'autorisant, 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 des travaux de construction de pistes cyclables situées sur le domaine de la voirie provinciale ou communale.

Des instructions complémentaires à la loi du 7 novembre 1979 ont été données aux administrations provinciales et communales par circulaire ministérielle du 20 février 1981 (*Moniteur belge* du 20 mars 1981). Il y est précisé que le Fonds des Routes ne peut financer et exécuter des travaux de construction de pistes cyclables situées sur 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, soit 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 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 concernée.

L'intervention du Fonds des Routes se limite au financement et à l'exécution des travaux de construction de ces pistes cyclables. L'entretien, l'amélioration et la modernisation de celles-ci n'est pas à charge du Fonds des Routes car cela créerait sur une même voie publique une dualité de gestion.

Question :

Le déneigement des pistes cyclables est insuffisant et s'effectue avec trop de retard. Il est souvent inexistant. Pourquoi n'y accorde-t-on pas plus d'attention ?

Réponse :

Le déneigement en question se pratique de manière régulière et en temps opportun sur les pistes où l'intensité de trafic est particulièrement importante surtout à proximité des parcs industriels, notamment dans la région limbourgeoise.

Le traitement spécifique de ces pistes exige des engins particuliers relativement coûteux.

Le public comprendrait mal que des sommes trop importantes soient investies en achat de matériel nécessaire pour dégager des pistes cyclables fort peu utilisées de surcroît en hiver.

C'est ainsi que dans des zones relativement nombreuses les responsables de district ne sont pas tenus d'entretenir les pistes cyclables en hiver si celles-ci n'ont pas été incluses

Vraag :

Welke procedure dient gevolgd te worden om een dossier voor fietspaden in te leiden ?

Antwoord :

Het Wegenfonds is belast met de financiering, de uitvoering, de aanleg, de modernisering en het onderhoud, voor rekening van de Staat, van de fietspaden langsheen de rijkswegen.

De opdracht van het Wegenfonds is bij de wet van 7 november 1979 uitgebreid, waarbij bepaald wordt dat op verzoek of met instemming van de provincie of de gemeente, kan overgegaan worden tot de financiering, alsook tot de uitvoering, voor rekening van de Staat, van fietspaden gelegen op het domein van de provinciale of de gemeentelijke wegen.

Aanvullende voorschriften i.v.m. de wet van 7 november 1979 werden aan de provinciale en gemeentelijke overheden gegeven door de ministeriële omzendbrief van 20 februari 1981 (*Belgisch Staatsblad* van 20 maart 1981). Hierbij wordt bepaald dat het Wegenfonds slechts werken voor de aanleg van fietspaden gelegen op provinciaal en gemeentelijk domein mag financieren en uitvoeren, indien deze realisatie past in de algemene politiek van de wegenbouw en voor zoverre de aanleg van een fietspad, op een ander domein dan dit van de Staat, wenselijk wordt geacht om redenen van veiligheid of omwille van technische of financiële beschouwingen.

Het initiatief mag door de gemeente of door de provincie genomen worden door het indienen van een aanvraag bij de provinciale directie der wegen op voorwaarde dat de motivatie voor de bouw en de financiering van een fietspad op hun domein beantwoordt aan de criteria die hierboven bepaald zijn.

Het initiatief mag eveneens uitgaan van het Bestuur der Wegen, die dan voor dit ontwerp, het akkoord van de betrokken gemeente of provincie moet bekomen.

De tussenkomst van het Wegenfonds beperkt zich tot het financieren en de bouw van deze fietspaden. Het onderhoud, de verbetering en de modernisering ervan is niet ten laste van het Wegenfonds daar dit op de betrokken openbare wegen een dualiteit van beheer met zich zou brengen.

Vraag :

Het ruimen van sneeuw op de fietspaden gebeurt te weinig en te laat. In vele gevallen gebeurt het niet. Waarom wordt hier niet meer aandacht aan geschonken ?

Antwoord :

Het sneeuwruimen op de fietspaden geschiedt op regelmatige wijze en te gepasten tijde op die fietspaden waar het verkeer bijzonder belangrijk is, vooral in de omgeving van de industrieparken, o.m. in het Limburgse.

De specifieke behandeling van deze fietspaden vereist bijzondere en relatief dure werktuigen.

Het publiek zou weinig begrip opbrengen voor het feit dat belangrijke sommen geïnvesteerd worden voor de aankoop van materiaal voor het ruimen van fietspaden die bovendien tijdens de winterperiode weinig gebruikt worden.

Het is zo dat in vrij talrijke zones de verantwoordelijken van het district er niet toe gehouden zijn de fietspaden vrij te houden wanneer deze niet begrepen zijn in

dans un rapport préalable au service hivernal : rapport annuel qui fixe précisément les intensités d'utilisation des pistes.

Néanmoins, lorsque celles-ci ne font pas l'objet d'un traitement il est prévu une signalisation correspondante.

Question :

Bien que de nombreuses pistes cyclables soient aménagées dans notre pays, de telles pistes font encore cruellement défaut dans les agglomérations urbaines. Or, c'est précisément dans ces agglomérations que le vélo constitue un moyen de transport très pratique, puisqu'il ne cause aucun problème de parking à son utilisateur.

En 1956, le réseau bruxellois de pistes cyclables était de 42 km, mais il fut ramené à 23 km en 1971. En 1981, Bruxelles disposait à nouveau de 50 km de pistes cyclables. Il va sans dire que ceci est nettement insuffisant. Ne serait-il pas indiqué d'élaborer un programme spécial d'aménagement de pistes cyclables pour Bruxelles. Une commission spéciale a déjà établi un rapport à ce sujet en septembre 1982. D'autre part, deux montants de 30 millions de F sont inscrits au budget de Bruxelles-Capitale sous la rubrique pistes cyclables, lot 1 et lot 2. Quelles affectations ces 60 millions recevront-ils ? La commission précitée a élaboré une proposition de réseau de pistes cyclables pour la Région bruxelloise. Ce programme est-il appliqué concrètement ? Il s'indique en l'espèce d'établir une collaboration avec l'administration provinciale, les communes et d'autres ministères. Ne serait-il pas également souhaitable que le Ministère des Travaux publics prenne l'initiative d'une telle coordination ?

Réponse :

Le programme des pistes cyclables dans l'agglomération bruxelloise est élaboré en collaboration avec toutes les instances locales.

Il s'inspire également des considérations émanant de la commission des deux roues fonctionnant sous l'égide de la Région bruxelloise.

L'avis légal que cette commission doit donner ne dispense pas de l'obtention d'un permis de bâtir.

Il n'est donc pas possible, vu les délais des différentes autorisations, de prévoir en quelle année une piste cyclable sera réalisée.

D'autre part, il s'agit aussi souvent d'aménagements ponctuels. Pour ces deux raisons, la présentation en lots a été prévue.

Dans un avenir rapproché, on peut prévoir la réalisation des piste cyclables suivantes (le plus souvent intégrées à des programmes régional et communal) :

Auderghem : avenue H. Debroux;

Anderlecht : Parc de la Pède-chaussée de Mons, Boulevard Shakespeare-avenue Scheut, Avenue Prince de Liège-avenue Birmingham, Boulevard Paepsem-chaussée de Mons, Rue de Neerpède-Parc de la Pède, et d'autres;

Evere : Avenue Dunant-rue de Zaventem;

Watermael-Boitsfort : Chaussée de La Hulpe;

Bruxelles : entre autres : Noendelle Middelweg, Pont Van Praet-boulevard Lambermont, Square De Trooz, quai des Usines, avenue des Pagodes, avenue Van Oss., avenue Houba de Strooper, boulevard Bockstaël, Allée Verte, avenue De Mot, avenue Fr. Roosevelt, avenue Diane, avenue Cérés, avenue du Congo, rue Joseph II, rue de Trèves et d'autres adaptations et améliorations locales des pistes cyclables existantes dans l'agglomération bruxelloise.

een voorafgaande verslag betreffende de winterdienst : dit is het jaarlijks verslag dat de gebruiksintensiteit van de fietspaden nauwkeurig bepaalt.

Doch wanneer deze fietspaden niet behandeld worden, is er in een passende signalisatie voorzien.

Vraag :

Er wordt heel wat fietspaden aangelegd in ons land. Er is echter een grote nood aan fietspaden in de verstedelijkte agglomeraties. Precies daar is de fiets een uitstekend en zeer praktisch vervoermiddel zonder parkeerproblemen.

Het Brusselse fietspadennet bedroeg 42 km in 1956, doch werd in 1971 gereduceerd tot 23 km. In 1981 zou men opnieuw 50 km fietspaden tellen te Brussel. Dit is uiteraard erg onvoldoende. Ware het niet aangewezen een speciaal fietspadenplan uit te werken voor Brussel ? Ter zake heeft een speciale commissie reeds een verslag uitgebracht in september 1982. Op de begroting is er voor Brussel-Hoofdstad onder de rubriek fietspaden, lot 1 en lot 2, respectievelijk 30 miljoen uitgetrokken. Waarvoor zullen deze 60 miljoen besteed worden ? Hogergenoemde Commissie heeft een voorstel van fietswegennet voor het Brusselse Gewest uitgewerkt. Wordt van dit plan concreet werk gemaakt ? Samenwerking met het provinciaal bestuur, de gemeenten en andere ministeries is ter zake gewenst. Is het eveneens niet aangewezen dat het Ministerie van Openbare Werken het initiatief neemt voor een dergelijke coördinatie ?

Antwoord :

Het programma van de fietspaden in de Brusselse agglomeratie wordt uitgewerkt in samenwerking met alle andere lokale instanties.

Tevens wordt gebruik gemaakt van de aanbevelingen van de Commissie tweewielers, die uitgaat van het Brusselse Gewest.

Het wettelijke advies dat deze commissie dient te geven, neemt niet weg dat een bouwvergunning dient te worden bekomen.

Het is dus niet mogelijk, gezien de tijdsspannen om de verschillende toelatingen te bekomen, om te bepalen in welk jaar precies een fietspad zal kunnen worden gerealiseerd.

Langs de andere kant gaat het ook dikwijls om lokale aanpassingen. Omwille van deze twee redenen werd de voorstelling in twee loten voorzien.

Op korte termijn kan de eventuele verwezenlijking van volgende fietspaden worden voorzien (meestal geïntegreerd in het regionale en gemeentelijke programma) :

Oudergem : Debrouxlaan;

Anderlecht : Pedepark-Bergensesteenweg, Shakespearelaan-Scheutlaan, Pris van Luiklaan-Birminghamlaan, Paepsem-laan-Bergensesteenweg, Neerpedestraat-Pedepark e.a.;

Evere : Dunantstraat-Zaventemstraat;

Watermaal-Bosvoorde : Terhulpesteenweg;

Brussel : o.a. Noendelle Middelweg, Van Praetbrug-Lambermontlaan, De Troozsquare, Fabriekskaaï, Pagodelaan, Van Osslaan, Houba de Strooperlaan, Bockstaellaan, Groendreef, De Motlaan, Fr. Rooseveltlaan, Dianelaan, Cereslaan, Congolaan, Joseph II straat, Trierstraat en andere lokale aanpassingen en verbeteringen van bestaande fietspaden in de Brusselse agglomeratie.

Certaines communes de la périphérie (notamment Dilbeek) ont eu des contacts avec l'administration pour harmoniser les réseaux de pistes cyclables voisins.

Le département pourrait se charger de réaliser la coordination du réseau de pistes cyclables dans l'ensemble de la province du Brabant.

Question :

Il ressort de la lettre d'octobre 1981 que l'aménagement d'une piste cyclable le long de la RN 197 à Loppem-Bruges est nécessaire et mission a été donnée à l'Administration d'aménager une piste cyclable entre la RN 905 et l'autoroute E5. Dans le projet-programme de la programmation triennale des investissements publics 1983-1985, l'aménagement de pistes cyclables le long de la RN 197 était prévu pour 1984. L'aménagement de cette piste cyclable n'est pas prévu dans le budget du Fonds des Routes 1984. L'exécution a-t-elle été reportée à 1985 ou bien l'étude n'en est-elle pas encore terminée ?

Réponse :

Le département prévoit en effet l'aménagement de pistes cyclables le long de la RN 197 Bruges-Loppem.

Cet aménagement s'effectuera en différentes phases dont la première comprend le tronçon situé entre la RN 905 et l'autoroute E5.

Les plans d'expropriation relatifs aux pistes cyclables indépendantes sont en cours d'élaboration pour ce tronçon et ils seront soumis sous peu au Ministre.

L'objectif est de terminer les plans d'exécution pour ce tronçon vers la fin de 1984 pour que les travaux puissent s'effectuer dans le courant de 1985.

Question :

En ce qui concerne les pistes cyclables :

1. Sur la RN 71 Courtrai-Tournai, quel est le calendrier pour les tronçons : Courtrai-Kooigem, Courtrai-Bellegem ?
2. Quel est le calendrier pour la RN 308 entre Ingooigem et Tiegem ?
3. En ce qui concerne la RN Courtrai-Harelbeke, quelles sont les perspectives d'aménagement de pistes cyclables ?

Réponse :

1. RN 71, Courtrai-Tournai :

— tronçon Courtrai-Kooigem : en cours d'exécution;
— tronçon Courtrai-Bellegem : un montant de 20 millions de F est prévu au budget de 1984.

L'adjudication aura lieu au cours de la première moitié de l'année 1984.

2. RN 308, Ingooigem-Tiegem :

Un montant de 20 millions de F a été inscrit au budget de 1984. L'adjudication aura lieu durant le premier semestre de 1984.

3. RN 14, Courtrai-Harelbeke :

Le dédoublement éventuel de la piste cyclable est à l'étude.

Bepaalde gemeenten, zoals Dilbeek, die aan de Brusselse agglomeratie grenzen, hebben contacten met de diensten van het departement gehad voor het harmoniseren van de aansluitende fietswegennetten.

Het departement zou zich kunnen belasten met het verwezenlijken van de coördinatie van het fietswegennet voor de gehele provincie Brabant.

Vraag :

Volgens brief van oktober 1981 blijkt de aanleg van een fietspad langs de RW 197 te Loppem-Brugge noodzakelijk en werd aan de Administratie opdracht gegeven een fietspad aan te leggen tussen de RW 905 en de E5 autosnelweg. Op het ontwerpprogramma der driejaarlijkse programmatie van de publieke investeringen 1983-1985 was de aanleg van fietspaden langs de RW 197 voorzien voor 1984. Op de begroting van het Wegenfonds 1984 is dit fietspad niet terug gevonden. Wordt de uitvoering dan verplaatst naar 1985 of is de studie nog niet beëindigd ?

Antwoord :

Het departement voorziet inderdaad in de aanleg van fietspaden langs de RW 197, Brugge-Loppem.

Deze aanleg zal in verschillende fasen gebeuren, waarvan de eerste fase het vak tussen de RW 905 en de E5 autosnelweg omvat.

Voor dit vak worden de onteigeningsplannen inzake de vrijliggende fietspaden thans opgemaakt en zij zullen aan de Minister zo vlug mogelijk voorgelegd worden.

Het is de bedoeling de uitvoeringsplannen voor dit gedeelte klaar te hebben tegen eind 1984, zodat de werken in de loop van 1985 moeten kunnen geschieden.

Vraag :

Inzake fietspaden :

1. Op RW 71 Kortrijk-Doornik, welke is de planning voor de vakken : Kortrijk-Kooigem, Kortrijk-Bellegem ?
2. Op RW 308 Ingooigem-Tiegem, welke is de planning ?
3. Op de weg Kortrijk-Harelbeke, welke zijn de vooruitzichten inzake aanleg van fietspaden ?

Antwoord :

1. RW 71, Kortrijk-Doornik :

— vak Kortrijk-Kooigem : is in uitvoering;
— vak Kortrijk-Bellegem : een bedrag van 20 miljoen F is voorzien op de begroting 1984.

De aanbesteding zal doorgaan in de eerste helft van het jaar 1984.

2. RW 308, Ingooigem-Tiegem :

Een bedrag van 20 miljoen F is voorzien op de begroting 1984. De aanbesteding zal doorgaan in het eerste semester 1984.

3. RW 14, Kortrijk-Harelbeke :

De mogelijke ontdubbeling van het fietspad wordt bestudeerd.

4. Errata au programme justificatif

Un certain nombre d'erreurs ont été relevées dans le programme justificatif des routes tel qu'imprimé dans le document budgétaire (Doc. n° 4-XVI/1).

Ci-dessous figurent les programmes corrigés.

Ces modifications annulent et remplacent les erreurs constatées.

Modification du programme F. R. (533.01) Budget 1984

1) Brabant wallon

Total : 682 millions au lieu de 602 millions.

2) Province de Liège

— au point 2. — Augmentation du trafic.

A supprimer RN26 Theux-Stoumont (partie) : 30 millions.

Le total devient 389 millions au lieu de 419 millions.

— au point 3. — Préservation du patrimoine

Routes diverses — Amélioration de la rugosité des revêtements

25 millions au lieu de 10 millions.

Le total devient 45 millions au lieu de 30 millions.

— au point 6. — Sélectivité industrielle.

A ajouter : c) revêtements drainants.

RN 32 et 440 à Stavelot : 15 millions.

Le total devient 123 millions au lieu de 108 millions.

Programme de réserve :

— au point 1. — Achèvement des grands travaux.
RN582 — Loën-Lixhe — à supprimer.

— au point 2. — Augmentation du trafic
à modifier : RN422 Francorchamps-Stavelot.
20 millions au lieu de 40 millions.

A ajouter :

RN 27 — Mangombroux-Jalhay : 20 millions.

RN 29 — Jalhay-Tiège : 15 millions.

RN 435 — Rocherath-Frontière allemande : 20 millions.

RN 15 — Lorcé-Chevron : 80 millions.

RN 424 — Wasseiges-Ambresin : 10 millions.

RN 26-439-474 — St Vith-Wemperhardt (partie) : 15 millions.

RN 431 — Poteau-Recht : 20 millions.

Le total devient 557 millions au lieu de 477 millions.

3) Province de Namur

Autoroutes :

— au point 7. — Divers : 317 millions au lieu de 322 millions.

Le total devient 1 217 millions au lieu de 1 222 millions.

C. Voies hydrauliques

1. Généralités

Question :

Quelle est la signification de la carte des voies hydrauliques qui a été distribuée (voir annexe VI) ?

4. Errata in het verantwoordingsprogramma

In het verantwoordingsprogramma van de wegen, verschenen in het begrotingsstuk (Stuk n° 4-XVI/1), werden een aantal vergissingenesignaleerd.

Hieronder volgen de gecorrigeerde programma's voor 1984.

Die wijzigingen voorzien in de vervanging van de vastgestelde vergissingen.

Wijziging in het programma W. F. (533.01) — Begroting 1984

1) Waals Brabant

Totaal : 682 miljoen in plaats van 602 miljoen.

2) Provincie Luik

— punt 2. — Werken toename verkeer.

Te schrappen : RW426 Theux-Stoumont (deel) : 30 miljoen.

Het totaal wordt 389 miljoen in plaats van 419 miljoen.

— punt 3. — Instandhoudingswerken.

Diverse wegen — Verbetering van de oneffenheden van de verhardingen.

25 miljoen in plaats van 10 miljoen.

Het totaal wordt 45 miljoen in plaats van 30 miljoen.

— punt 6. — Industriële selectiviteit.

Toe te voegen : c) draineringsbekleding.

RW32 en 440 te Stavelot : 15 miljoen.

Het totaal wordt 123 miljoen in plaats van 108 miljoen.

Reserveprogramma :

— punt 1. — Afwerking grote werken.

Te schrappen : RW582 — Loën-Lixhe.

— punt 2. — Toename van het verkeer

te wijzigen : RW422 Francorchamps-Stavelot.

20 miljoen in plaats van 40 miljoen.

Toe te voegen :

RW 27 — Mangombroux-Jalhay : 20 miljoen.

RW 29 — Jalhay-Tiège : 15 miljoen.

RW 435 — Rocherath-Duitse grens : 20 miljoen.

RW 15 — Lorcé-Chevron : 80 miljoen.

RW 424 — Wasseiges-Ambresin : 10 miljoen.

RW26-439-474 — St. Vith- Wemperhardt (deel) : 15 miljoen.

RW 431 — Poteau-Recht : 20 miljoen.

Het totaal wordt 557 miljoen in plaats van 477 miljoen.

3) Provincie Namen

Autosnelwegen :

— punt 7. — Diversen : 317 miljoen in plaats van 322 miljoen.

Het totaal wordt 1 217 miljoen in plaats van 1 222 miljoen.

C. Waterwegen

1. Algemeen

Vraag :

Wat is de betekenis van de uitgedeelde kaart van de waterwegen (zie bijlage VI) ?

Réponse :

La carte en question est une carte de service, qui n'a qu'une valeur relative comme toute publication du même genre, telles les cartes de service de l'Administration des Routes.

La signification des mentions est indiquée sur la carte elle-même.

Question :

Le Ministre suit-il les avis de la Commission nationale pour la politique portuaire même lorsqu'ils ne sont pas unanimes ? Quid en cas de désaccord au sein de cette Commission ?

Réponse :

Les avis de la Commission nationale pour la politique portuaire sont des éléments importants pour l'établissement de la politique d'investissement du département.

Dans la mesure du possible, ces avis sont suivis. Il ne faut cependant pas perdre de vue que ces avis n'ont aucune valeur d'engagement et que lorsqu'il prend la décision définitive, le Ministre responsable doit tenir compte de tous les éléments dont il dispose.

Que les avis de la Commission soient unanimes ou non n'a aucune importance.

Question :

Quelle est l'influence des travaux faits dans les ports sur les polders et les digues des cours d'eau navigables et flottables ?

Quel est le montant des crédits pour les digues et les polders (voir la proposition de loi de M. Baudson modifiant l'article 6 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, Doc. n° 149/1, 1981-1982). Quelles sont les prévisions à cet égard ?

Réponse :

Il n'existe aucun rapport entre l'exécution des travaux portuaires et les travaux aux digues et aux polders.

La réalisation de ces travaux se fait totalement indépendamment des travaux dans les ports. Les travaux aux digues envisagent en premier lieu la sécurité des riverains contre le danger toujours présent des inondations lors des marées de tempête de la mer du Nord.

En cette matière a été conçu, à l'initiative du Ministre, le plan Sigma.

En ce qui concerne les possibilités budgétaires, là non plus, les travaux portuaires n'ont aucune incidence sur l'exécution du plan Sigma, étant donné que ce dernier se fait suivant un planning et calendrier fixé antérieurement.

En 1984, il est prévu 160 millions de F pour l'entretien des digues et 1 200 millions de F pour les nouveaux investissements relatifs aux digues (plan Sigma).

En principe, ces montants seront conservés pour les années suivantes moyennant un ajustement selon les coefficients d'inflation.

Les polders constituent une matière régionalisée, qui n'est pas de la compétence du Ministre.

Question :

Le crédit prévu à l'article 14.03 — Entretien (2 293 millions) est en augmentation sensible.

Antwoord :

De betrokken kaart is een dienstkaart, die zoals alle dergelijke publikaties een relatieve waarde heeft, zoals bijvoorbeeld de dienstkaarten van het Bestuur der Wegen.

De betekenis van hetgeen erop vermeld is, staat op de kaart zelf aangegeven.

Vraag :

Volgt de Minister de adviezen van de Nationale Commissie voor het Havenbeleid, ook wanneer die niet met eenparigheid genomen worden ? Wat gebeurt er in geval van onenigheid in die Commissie ?

Antwoord :

De adviezen van de Nationale Commissie van het Havenbeleid zijn belangrijke elementen bij het uitstippelen van het investeringsbeleid van het departement.

In de mate van het mogelijke worden deze ook gevolgd. Er mag nochtans niet vergeten worden dat deze adviezen geen enkele bindende kracht hebben, en dat de verantwoordelijk Minister bij het nemen van een definitieve beslissing moet rekening houden met alle hem bekende elementen.

Of de adviezen van de Commissie al dan niet met eenparigheid genomen worden, speelt daarbij geen rol.

Vraag :

Wat is de invloed van de havenwerken op de polders en de dijken van de bevaarbare en vlotbare waterlopen ?

Wat is het bedrag van de kredieten voor de dijken en polders (zie wetsvoorstel van de heer Baudson tot wijziging van artikel 6 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, Stuk n° 149/1, 1981-1982) ? Wat zijn de vooruitzichten dienaangaande ?

Antwoord :

Er is geen verband tussen de uitvoering van de havenwerken en de werken aan de dijken en de polders.

De realisatie van deze werken staat volledig los van de werken in de havens. De dijkwerken beogen in eerste instantie de beveiliging van de aangelanden tegen het niet aflattend overstromingsgevaar bij stormtijden op de Noordzee.

Desbetreffend werd, op initiatief van de Minister, het z.g. Sigmaplan in het leven geroepen.

Qua budgettaire mogelijkheden hebben de havenwerken evenmin een invloed op de uitvoering van het Sigmaplan, vermits dit laatste verloopt volgens de vroeger vastgestelde planning en werkkalender.

Voor 1984 wordt 160 miljoen uitgetrokken voor het onderhoud van de dijken en 1 200 miljoen F voor de nieuwe investeringen met betrekking tot de dijken (Sigmaplan).

Tijdens de volgende jaren zullen voormelde bedragen principieel behouden blijven met een aanpassing overeenkomstig de inflatiecoëfficiënt.

De polders zijn een geregionaliseerde materie, die niet onder de bevoegdheid van de Minister valt.

Vraag :

Het op artikel 14.03 uitgetrokken krediet — Onderhoud (2 293 miljoen F) kent een zeer belangrijke stijging.

Certains travaux d'entretien ont été inscrits dans les dépenses du capital. Cela résulte-t-il de l'application de la clé de répartition régionale ?

Réponse :

Les crédits inscrits à l'article 14.03 pour couvrir les dépenses d'entretien des Voies Hydrauliques sont en effet, en forte augmentation par rapport à 1982.

On trouvera par ailleurs, un tableau donnant l'évolution des crédits d'entretien pour tous les grands secteurs du département (voir p. 27).

Il est cependant faux de croire que les crédits d'entretien extraordinaires que l'on retrouve dans les dépenses de capital sous l'article 73.21 y sont inscrits pour des raisons de répartition régionale.

En effet, depuis 1980, l'administration du Budget a considéré que les travaux d'entretien extraordinaire représentaient en fait des dépenses d'investissement car il s'agissait généralement de modernisations très importantes et a donc décidé, à l'époque, d'inscrire les dépenses de l'espèce sous un article repris dans les dépenses de capital.

Question :

Quel est le montant total des crédits prévus pour :

- Zeebrugge,
- le plan Sigma, avec et sans la porte d'Oosterweel ?

Réponse :

Pour l'expansion du port de Zeebrugge ont été engagés définitivement les montants suivants (en millions de F) :

Nouvel arrière-port	17 090
Nouvel avant-port	41 760
Modernisation vieux port	211
Total	59 061

L'aménagement futur du port de Zeebrugge (à l'exception de la création des docks), exige encore l'engagement de $\pm$ 17 920 millions de F. Ces engagements seront répartis comme suit (en millions de F) :

1984 : 7 515
1985 : 7 650
1986 : 2 755

La dépense totale pour la construction de l'avant-port s'élève donc à 59 680 millions de F.

En ce qui concerne l'arrière-port, il est prévu pour 1984 un montant de 1 485 millions de F. Pour les années futures, c'est l'expectative.

En ce qui concerne le plan Sigma a été engagé, jusqu'à fin 1983, un montant de $\pm$ 8 750 millions de F.

Pour 1984 a été inscrit au budget, à l'article 01.07, un montant de 1 200 millions de F.

La dépense totale nécessaire pour la réalisation de ce projet, y compris les 1 200 millions de 1984, peut être estimée à 9 milliards de F.

La construction du barrage antitempête, avec deux passes navigables de 90 m de largeur, a été estimée, en date du 31 décembre 1982, à 28 397 millions de F (T. V. A. incluse).

Een aantal onderhoudswerken zijn overgeheveld naar kapitaalsuitgaven. Is de regionale verdeelsleutel de reden ?

Antwoord :

De kredieten ingeschreven op het artikel 14.03 voor het dekken van de kosten voor het onderhoud der Waterwegen zijn inderdaad sterk gestegen in vergelijking met 1982.

Men vindt trouwens een tabel die de evolutie weergeeft van de onderhoudskredieten voor alle sectoren van het Departement (zie p. 27).

Het is nochtans onjuist te geloven dat de buitengewone onderhoudskredieten die men weervindt in de kapitaaluitgaven onder artikel 73.21, daar zouden ingeschreven zijn om redenen van regionale verdeling.

Inderdaad, sinds 1980 heeft de administratie van de Begroting geoordeeld dat buitengewone onderhoudswerken in feite investeringsuitgaven zijn, daar het doorgaans om belangrijke modernisering gaat en men heeft destijds beslist dit soort uitgaven in te schrijven in een artikel dat voorkomt onder de kapitaaluitgaven.

Vraag :

Hoeveel bedragen de kredieten die in totaal uitgetrokken zijn voor :

- Zeebrugge;
- het Sigmaplan, met en zonder de stormvloedkering te Oosterweel ?

Antwoord :

Voor de uitbouw van de haven te Zeebrugge werden tot nu toe de volgende bedragen definitief vastgelegd (in miljoen F) :

Nieuwe achterhaven	17 090
Nieuwe voorhaven	41 760
Modernisering oude haven	211
Totaal	59 061

De verdere uitbouw van de voorhaven te Zeebrugge (aanleg van dokken niet inbegrepen) vergt nog de vastlegging van een bedrag van ca. 17 920 miljoen F. Deze vastleggingen zullen als volgt budgettair gespreid worden (in miljoenen F) :

1984 : 7 515
1985 : 7 650
1986 : 2 755

De totale kostprijs van de uitbouw van de voorhaven bedraagt aldus 59 680 miljoen F.

Voor de achterhaven te Zeebrugge is in 1984 een bedrag van 1 485 miljoen F uitgetrokken. Voor de daaropvolgende jaren wordt een afwachtende houding aangenomen.

Voor het Sigmaplan werd tot eind 1983 ca 8 750 miljoen F vastgelegd.

Voor 1984 is op artikel 01.07 van de begroting 1 200 miljoen F ingeschreven.

De totale uitgave voor de verwezenlijking van dit project (zonder de stormvloedkering) kan worden geraamd op 9 miljard F, waarin begrepen de 1 200 miljoen F die uitgetrokken is voor 1984.

De bouw van de stormvloedkering met twee bevaarbare passen van 90 m breedte werd, inclusief B. T. W., per 31 december 1982, op 28 397 miljoen F geraamd.

Question :

La construction d'un barrage-tempête constitue la clé de voûte du plan Sigma et doit dès lors être menée à bien.

Quelles sont les intentions du Ministre en cette matière ?

Réponse :

La construction du barrage-tempête n'est pas prioritaire; les moyens budgétaires devant permettre la réalisation de ce projet font d'ailleurs défaut.

Dans l'étude d'évaluation qu'elle a exécutée à la demande du Ministre précédent, l'équipe multidisciplinaire de la « Katholieke Universiteit van Leuven » est arrivée à la conclusion que dans la meilleure des hypothèses, le barrage-tempête coûtera au moins 6 fois plus que l'aménagement de 6 bassins d'inondation.

Le Ministre a remis un résumé de cette étude aux membres de la Commission au début du mois d'avril 1983.

Vu les circonstances, il est dès lors logique de réaliser l'aménagement des bassins d'inondation.

Question :

Des goulets subsistent sur les voies hydrauliques. Quelles sont les intentions à ce sujet ?

Réponse :

La loi du 9 mars 1957 donnant le planning des crédits budgétaires à allouer 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 (*Moniteur belge* du 12 avril 1957) modifiée par la loi du 23 juillet 1959 (*Moniteur belge* du 10 octobre 1959) faisant suite à la conférence européenne des Ministres des Transports tenue en 1954, à Paris, a déclaré d'intérêt national et urgente l'exécution des travaux de modernisation ou de construction de voies navigables en vue de les rendre accessibles aux bateaux de 1 350 tonnes ou plus.

Lors de la modernisation de voies navigables, certaines difficultés se présentent inévitablement dans la traverse des agglomérations. Ces difficultés sont surmontées par la concertation avec les autorités locales et dans le respect du plan de secteur.

Question :

A l'article 71.05 du titre II, un crédit de 780 millions est prévu pour l'acquisition de terrains en vue de travaux aux cours d'eau, à la côte, aux ports maritimes et à leurs voies d'accès et aux barrages, réservoirs et adductions.

Pourquoi un tel montant a-t-il été prévu ?

Réponse :

Les expropriations qui doivent être effectuées pour les projets qui concernent toute l'administration des Voies hydrauliques sont toutes à imputer à l'article 71.05 du budget. Ces articles reprenant les crédits inscrits pour les travaux hydrauliques, ne comprennent pas les montants pour l'acquisition de biens immeubles.

Le crédit à prévoir, pour une année déterminée, à l'article 71.05 est fixé d'une part en fonction du programme même de cette année et d'autre part en fonction du programme des années à venir (autant que possible). En effet, il est nécessaire, avant d'engager le crédit prévu pour un projet, que toutes ou presque toutes les expropriations aient été réalisées.

Vraag :

De bouw van een stormstuw is de echte voltooiing van het Sigma-plan en moet gerealiseerd worden.

Wat zijn de plannen van de Minister terzake ?

Antwoord :

De bouw van de stormvloedkering behoort niet tot de prioriteiten; de budgettaire middelen voor de realisatie van dit project zijn trouwens niet voorhanden.

De evaluatiestudie, uitgevoerd in opdracht van de vorige Minister door een multi-disciplinair team van de Katholieke Universiteit van Leuven, is tot het besluit gekomen dat de stormvloedkering, in de allerbeste hypothese, minstens 6 maal duurder is dan de oplossing met 6 potpolders.

De samenvatting van deze studie werd begin april 1983 overgemaakt aan de leden van deze Commissie.

In de gegeven omstandigheden is het dan ook logisch de potpolders te realiseren.

Vraag :

Knelpunten blijven bestaan op de waterwegen. Wat zijn de inzichten terzake ?

Antwoord :

De wet van 9 maart 1957 aangaande de planning der toe te kennen begrotingskredieten met het oog op de realisatie van de programmawerken voor het op het gabariet van 1 350 ton of meer brengen van zekere waterwegen (*Belgisch Staatsblad* van 12 april 1957), gewijzigd bij de wet van 23 juli 1959 (*Belgisch Staatsblad* van 10 oktober 1959) waarmee gevolg is gegeven aan de Europese Conferentie van de Ministers van Verkeerswezen gehouden te Parijs in 1954, heeft het bevaarbaar maken van waterwegen voor schepen van 1 350 ton van nationaal belang verklaard en hieraan een dringend karakter gegeven.

Bij de modernisering der Waterwegen dien zich onvermijdelijk zekere moeilijkheden voor bij de doortocht der agglomeraties. Deze moeilijkheden worden opgelost in overleg met de plaatselijke autoriteiten en met eerbiediging van het gewestplan.

Vraag :

Op artikel 71.05 van titel II is een krediet van 780 miljoen voorzien voor de aankoop van gronden met het oog op werken aan de waterlopen, aan de kust, aan de zeehavens en aan hun toegangswegen en aan de stuwdammen en toeverleidingen.

Waarom werd in dit bedrag voorzien ?

Antwoord :

De onteigeningen die dienen te gebeuren voor de projecten die het ganze bestuur der Waterwegen aanbelangen, zijn alle aan te rekenen op het begrotingsartikel 71.05. De artikelen waarop de kredieten voor de waterbouwkundige werken ingeschreven zijn, bevatten geen gelden voor aankoop van onroerende goederen.

Het krediet voor een bepaald jaar te voorzien op het artikel 71.05 wordt vastgesteld in functie enerzijds van het programma van dat jaar zelf en anderzijds in functie van de programma's van de komende jaren (voor zover mogelijk). Het is immers vereist dat, alvorens het krediet voorzien voor een project kan vastgelegd worden, alle of bijna alle onteigeningen gerealiseerd moeten zijn.

L'acquisition de terrains se pratique suivant les nécessités des travaux hydrauliques à réaliser. Ce crédit nécessaire pour les acquisitions a peut-être été surestimé. L'article 12 de la loi budgétaire prévoit toutefois la possibilité de transfert par arrêté royal, de crédits d'engagement de l'article 71.05 vers d'autres articles de l'administration des Voies hydrauliques, qui sont utilisés pour l'exécution de travaux afin que le programme d'investissement de l'Administration précitée puisse tout de même être exécuté entièrement.

Il importe de prévoir la marge nécessaire en raison du délai que requièrent les acquisitions.

Le montant prévu annuellement est toujours du même ordre étant donné le nombre de projets à entreprendre.

Les crédits prévus pour les années antérieures étaient les suivants (en millions de F) :

1981 : 850
1982 : 950
1983 : 850

Question :

Le Ministère des Travaux publics emploie de nombreux géomètre-experts immobiliers. Ils cumulent souvent avec des missions privées. Si oui, pour quelles raisons ? Et jusqu'à quel montant ?

Réponse :

Au département des Travaux publics comme au Fonds des Routes, il est absolument interdit aux géomètres-experts immobiliers de procéder à des métrés et d'effectuer des estimations par cumul.

Les circulaires des 10 décembre 1975 et 25 février 1976 ont rendu publique cette mesure et retiré toutes les autorisations de cumul accordées.

Question :

Quelles études ont été effectuées en 1983 par les laboratoires hydrauliques de Borgerhout et Châtelet ?

Réponse :

I. Laboratoire hydraulique de Borgerhout

A. Escaut maritime

1. Navigabilité de l'Escaut occidental (programme 48'/43')

Les activités de la sous-commission sont dans l'impasse et l'ensemble des travaux prévus ont été remis à une date indéterminée. Il n'y a aucune nouvelle concernant la progression ultérieure du rapport.

2. Etude d'adaptation de l'avant-port de Terneuzen à la navigation de bateaux d'un tonnage supérieur à la normale.

Le modèle physique de l'avant-port et du passage contigu de l'Escaut occidental a été réalisé au cours du mois d'octobre et la phase d'étalonnage est actuellement en cours. Des essais sur modèles proprement dits pour différentes solutions alternatives débiteront dans le courant du mois de janvier 1984.

3. Passe d'accès, écluse de Kallo

Le rapport concernant la sédimentation observée et les mesurages effectués dans la période précédant les travaux de dragage — entamés depuis août 1983 — est en cours et sera publié dans le courant du premier trimestre.

De aankoop van gronden geschiedt volgens de noodwendigheden van de uit te voeren waterbouwkundige werken. Het nodige krediet voor de aankopen werd misschien te hoog geraamd. Artikel 12 van de begrotingswet voorziet evenwel in de mogelijkheid om bij koninklijk besluit vastleggingskredieten over te schrijven van het artikel 71.05 naar andere artikelen van het Bestuur der Waterwegen die gebruikt worden voor de uitvoering van werken, zodat het investeringsprogramma van genoemd bestuur toch volledig kan worden uitgevoerd.

Gelet op de tijd die vereist is om de aankopen te verwezenlijken dient hier met het nodige vooruitzicht gewerkt te worden.

Het jaarlijks voorziene bedrag is steeds van ongeveer dezelfde orde van grootte, gelet op de talrijke projecten die nog moeten aangepakt worden.

Zo werden in de afgelopen jaren volgende bedragen voorzien (in miljoenen F) :

1981 : 850
1982 : 950
1983 : 850

Vraag :

Bij het Ministerie van Openbare Werken worden heel wat landmeters-experten van onroerende goederen tewerkgesteld. Dikwijls cumuleren zij deze met private opdrachten. Zo ja, om welke redenen ? En tot welk bedrag ?

Antwoord :

Zowel bij het departement van Openbare Werken als bij het Wegenfonds geldt het absolute verbod voor de landmeters-experts onroerende goederen om bij cumulatieve opmetingen te verrichten en schattingen uit te voeren.

Bij de omzendbrief van 10 december 1975 en van 25 februari 1976 werd deze maatregel bekendgemaakt en werden alle verleende cumulatietoelatings ingetrokken.

Vraag :

Welke studies werden in 1983 verricht door de waterbouwkundige laboratoria te Borgerhout en te Châtelet ?

Antwoord :

I. Waterbouwkundig laboratorium te Borgerhout

A. Zeeschelde

1. Bevaarbaarheid Westerschelde (48'/43' programma)

De werkzaamheden van de subcommissie zijn op een dood spoor en de geplande werkvergaderingen zijn voor onbepaalde tijd verdaagd. Over de verdere rapportering is niets bekend.

2. Studie aanpassing voorhaven van Terneuzen voor vaart bovenmaatse schepen.

Het fysisch model van de voorhaven en aanpalende vaargeul van de Westerschelde is in de loop van oktober klaar gekomen en men is thans aan de ijkingsfase toe. Eigenlijke modelproeven voor verschillende alternatieve oplossingen vangen in de loop van januari 1984 aan.

3. Toegangsgeul Kallosluis

De rapportering in verband met de waargenomen sedimentatie en de uitgevoerde metingen in de periode voor de baggerwerken — gestart sinds augustus 1983 — is aan de gang en zal in de loop van het eerste trimester uitgebracht worden.

4. Le complexe des digues

L'élaboration ultérieure du programme peut à nouveau s'opérer normalement puisque la liaison du Laboratoire avec l'ordinateur Siemens du P. S. I. est maintenant opérationnelle. Les ingénieurs du « Service de l'Escaut Maritime » sont à présent associés davantage, afin qu'ils puissent se rendre compte de l'utilité et l'importance du complexe des digues. Aux Pays-Bas également, on commence à envisager semblable complexe, appelé « Registre technique ». La date envisagée se situe toujours dans le courant de l'été pour en terminer avec le logiciel, avec le Rupel comme champ d'application.

5. Qualité et politique de l'eau dans le bassin de l'Escaut

Un rapport concernant l'évolution de la qualité pour la période 1972-1982 a été publié. Une certaine amélioration de la qualité de l'eau peut être relevée dans la région anversoise.

Le W. L. B. (laboratoire hydraulique de Borgerhout) est disposé à faire l'apport de ses connaissances techniques et scientifiques pour l'élaboration des modèles mathématiques nécessaires au programme d'épuration des eaux.

6. Sol maritime dans les zones chargées en alluvions

Une première étude-pilote aux fins de recueillir des informations relatives aux problèmes techniques de modèles et de mesurage est sur le point de débiter. Cette étude s'effectue en collaboration avec le Service de la Côte et le Bureau d'Etudes Haecon.

B. Côte

1. Examen hydraulique de l'avant-port de Zeebrugge

L'examen modèle relatif à la publication régulière des atlas des courants et des marées pour les environs de Zeebrugge et notamment le « Pas van het Zand » s'effectue normalement. L'atlas 21 a été publié en novembre. L'atlas 22 sera publié dans le courant du premier trimestre 1984.

2. Programme de calcul de réfraction et diffraction

On essaie de comparer les résultats du programme à ceux obtenus dans un modèle physique, c'est-à-dire exécutés dans un bassin pour l'étude des vagues.

3. Stabilité du môle de Zeebrugge

Les préparatifs sont en cours pour procéder éventuellement, dans le canal expérimental pour l'étude des vagues, à des essais sur modèles en vue du contrôle des résultats soumis précédemment par le L. C. H. F. ainsi que de la corrélation entre d'une part, courant, pression et mesure des ondes et d'autre part, des mesurages identiques dans la nature.

4. Aménagement de la nouvelle plage supérieure à Ostende

Le rapport sur les résultats des essais effectués a été établi fin décembre. L'étude est ainsi terminée.

5. Examen des mesureurs de courant

Un rapport sur la première série d'essais — sans vagues — a été publié. Des essais sous l'action des vagues sont actuellement en cours.

4. Dijkenbestand

Het afwerken van het programma kan terug normaal doorgang vinden vermits de aansluiting van het Laboratorium met de Siemens Computer van het P. I. S. nu operationeel is. De ingenieurs van de Dienst der Zeeschelde worden er nu nauwer bij betrokken om hen op het nut en het belang van het Dijkenbestand te wijzen. Ook in Nederland begint men te denken aan een dergelijk bestand, « Technisch legger » genoemd. De bedoeling is nog steeds in de loop van de zomer volledig klaar te zijn met de « software », met als toepassingsveld de Rupel.

5. Waterkwaliteit en waterbeleid in het Scheldebekken

Rapport over de evolutie van de kwaliteit over de periode 1972-1982 werd uitgebracht. In het Antwerpse is enige verbetering van de kwaliteit van het water merkbaar.

Het W. L. B. is bereid zijn technische en wetenschappelijke kennis ter beschikking te stellen voor het opstellen van de nodige mathematische modellen t.b.v. een gepland waterzuiveringsprogramma.

6. Nautische bodem in slibrijke gebieden

Een eerste studie ten einde aanwijzingen te verkrijgen over de model-technische problemen en over de wijze van meten kan beginnen. De studie gebeurt in nauwe samenwerking met de Dienst der Kust en het Studiebureau Haecon.

B. Kust

1. Hydraulisch onderzoek voorhaven van Zeebrugge

Het modelonderzoek i.v.m. de regelmatige publikatie van de stroomatlassen voor de omgeving van Zeebrugge en meer bepaald de Pas van het Zand gaat normaal door. Stroomatlas 21 is in november uitgebracht. Stroomatlas 22 zal in het eerste kwartaal van 1984 uitkomen.

2. Programma refractie- en diffractieberekeningen

Getracht wordt de resultaten van het programma te toetsen aan deze verkregen in een fysisch model, t.t.z. uitgevoerd in een golfbak.

3. Stabiliteit havendammen Zeebrugge

Vorbereidingen zijn aan de gang om eventueel in de golfgoet over te gaan tot modelproeven ter controle van de uitslagen destijds voorgelegd door het L. C. H. F. alsmede ter correlatie van stroom, druk en golfmetingen aan identieke metingen in de natuur.

4. Aanleg nieuw droog strand te Oostende

De resultaten van al de uitgevoerde proeven werden eind december gerapporteerd. De studie is hiermee afgesloten.

5. Onderzoek stroommeters

Over de eerste reeks proeven — zonder golven — is een rapport uitgebracht. Proeven onder golfomstandigheden zijn aan gang.

C. Ouvrages d'art hydrauliques

1. Ecluse de Wijnegem

Le modèle du système de remplissage de la tête amont a été construit et les résultats des essais sur modèle ont révélé que le système de remplissage proposé doit être adapté pour obtenir un afflux acceptable dans le sas et ce pour des temps de remplissage raisonnables.

2. Complexe E1/bL à Evergem

Les pourparlers nécessaires ont été entamés avec le Service de l'Escaut, 1^{re} Direction, au sujet du choix de la porte et du système de remplissage de l'écluse, également du type barrage.

3. Secteur central Anvers

Les mesurages de l'évacuation des eaux des différents collecteurs vers la station de pompage et d'épuration Schijnpoort sont déjà bien avancés. Tout indique une sous-estimation des débits de base, de sorte que la station d'épuration fonctionne en surcharge avec toutes les conséquences qui en résultent.

4. Etude de navigabilité du fleuve Zaïre

L'étude touche normalement à sa fin, bien que certains problèmes aient compromis une assistance technique ultérieure. Un rapport concernant les sédiments du lit du Zaïre a été publié en décembre.

II. Laboratoire de recherches hydrauliques de Châtelet

Modèle	Intitulé
— 001	Etude de faisabilité relative à la gestion automatisée du futur système d'assainissement du nord de la Région bruxelloise.
— 003	Nouveaux barrages de la Haute Meuse.
— 005	Canal du Centre. Franchissement de la chute de Strépy-Thieu.
— 006	Canal Pommeroeul-Condé. Navigation à l'aval de l'écluse d'Hensies.
— 007	Meuse Liégeoise. Navigation au pont des Arches.

Question :

1. Quelles études sont en cours dans le laboratoire de Borgerhout et de Châtelet ?
2. Quels sont les effectifs de ces laboratoires ?

Réponse :

1. Les études suivantes sont actuellement en cours :

A) Au laboratoire de Borgerhout :

1. Etudes sur modèle physique :

- écluse de navigation par poussage à Wijnegem sur le canal Albert;
- navigation de bateaux d'un tonnage supérieur à la normale dans l'avant-port de Terneuzen;

C. Hydraulische kunstwerken

1. Sluis te Wijnegem

Het model van het vullingssysteem van het bovenhoofd is gebouwd en de uitslagen van de modelproeven wezen uit dat het voorgesteld vullingssysteem moet aangepast worden om tot een aanvaardbare instroming in de sluiscolk te komen met redelijke vullingstijden.

2. Complex E1/bL te Evergem

De nodige besprekingen zijn aangevat met de Dienst der Schelde, 1^{re} Directie, in verband met keuze deur en vullings-systeem van de sluis, alsmede van het type stuw.

3. Mid-den-sector Antwerpen

De metingen van de afvoer van de verschillende collectoren naar het pomp- en zuiveringsstation Schijnpoort zijn reeds ver gevorderd. Alles wijst op een onderschatting van de ontwerpdebieten zodat het zuiveringsstation overbelast werkt met alle gevolgen van dien.

4. Studie bevaarbaarheid Zaïrestroom

De afwerking van de studie gaat normaal door, niettegenstaande zekere problemen verdere technische bijstand op de helling hebben gezet. Een rapport handelend over de sedimenten van de Zaïrebedding werd in december uitgebracht.

II. Waterbouwkundig laboratorium van Châtelet

Model	Opschrift
— 001	Studie in verband met de uitvoerbaarheid van een geautomatiseerd beheer voor het toekomstig saneringssysteem voor het Noorden van het Brusselse Gewest.
— 003	Nieuwe stuwdammen op de Boven-Maas.
— 005	Kanaal van het Centrum. Overschrijding van het verval van Strépy-Thieu.
— 006	Kanaal Pommeroeul-Condé. Scheepvaart stroomafwaarts de sluis van Hensies.
— 007	Maas te Luik. Scheepvaart aan de « pont des Arches ».

Vraag :

1. Welke studies zijn aan de gang in de laboratoria van Borgerhout en Châtelet ?
2. Wat is het personeelbestand van deze laboratoria ?

Antwoord :

1. Volgende studies zijn thans aan de gang in :

A) Het laboratorium van Borgerhout :

1. Fysische modelstudies :

- duwvaartsluis Wijnegem op het Albertkanaal;
- voorhaven Terneuzen in verband met vaart bovenmaatse schepen;

— Zeebrugge :

modèle hydraulique d'ensemble des marées de la côte, travaux d'agrandissement du port de Zeebrugge;
détermination de la composition du sol marin des routes vers Zeebrugge et des chenaux d'accès de l'Escaut;
essais de stabilité dans le canal expérimental pour l'étude des vagues;
études de réfraction et de diffraction;
— modèle d'ensemble des marées de l'Escaut;
— analyse du comportement des mesureurs de courant sous l'influence du courant et des vagues;
— canal circulaire de Gand, écluse et barrage à Evergem.

2. Etudes mathématiques :

— calculs relatifs aux tempêtes sur l'Escaut occidental;
— calcul du débit provenant des crues d'amont de la Lys et de l'Escaut dans le cadre du contrôle du régime des eaux à Gand;
— mise en place d'une banque de données pour les digues du bassin de l'Escaut maritime;
— calculs de cubage pour le bassin de l'Escaut;
— calculs de réfraction et de diffraction pour Zeebrugge et la côte belge;
— calcul de la traction exercée sur les amarres des écluses de navigation intérieure;
— établissement de modèles mathématiques dans le cadre du programme d'épuration des eaux des rivières et des canaux de la région flamande.

3. Mesures physiques et études sur documents :

— mesures destinées à la station de pompage et d'épuration du secteur moyen d'Anvers;
— mesures relatives au sol marin;
— mesure du degré de sédimentation du chenal d'accès de l'écluse de Kallo;
— programme 48/43 pour l'Escaut occidental.

4. Analyse de la qualité de l'eau de l'Escaut occidental et du bassin de l'Escaut maritime.

5. Assistance technique au Zaïre en relation avec le degré de navigabilité du fleuve Zaïre.

B) *Au laboratoire de Châtelet :*

1. Nouveaux barrages de la Haute Meuse La Plante, Tailfer et Hun.

2. Franchissement de la chute de Strepy-Thieu sur le Canal du Centre.

3. Navigation à l'écluse d'Hensies sur le Canal Pommerœul-Condé du Centre.

4. Navigation sur la Meuse aux abords du pont des Arches à Liège.

5. Etude de faisabilité relative à la gestion automatisée du futur système d'assainissement du nord de la région bruxelloise.

6. Etude de l'amélioration de la navigabilité de la région divagante du bief maritime du fleuve Zaïre — monographie du bief maritime.

2. Personnel :

A) *Laboratoire de Borgerhout :*

— membres du personnel technique	33
— membres du personnel administratif	14
— membre du personnel de maîtrise, gens de métier et de service	27
Total	74

— Zeebrugge :

hydraulisch tijverzichtmodel van de kust, uitbouwwerken Zeebrugge;
bepaling nautische bodem voor passen Zeebrugge en toegangsheuvel Schelde;
stabiliteitsproeven golfgoet;

refractie- en diffractiestudies;

— tijverzichtmodel van de Schelde;

— onderzoek naar het gedrag van stroommeters onder invloed van stroming en golven;

— ringvaart om Gent, sluis en stuwcomplex te Evergem.

2. Mathematische studies :

— stormvloedberekeningen Westerschelde;
— berekeningen afvoeroppervlaken van Leie en Schelde in verband met waterbeheersing te Gent;

— opstellen databank dijken van het Zeescheldebekken;

— kubatuurberekeningen voor het Scheldebekken;

— refractie- en diffractieberekeningen in verband met Zeebrugge en Belgische kust;

— berekening troskrachten voor binnenvaartsluizen;

— opstellen mathematische modellen ten behoeve van het waterzuiveringsprogramma voor rivieren en kanalen in het Vlaamse Gewest.

3. Natuurmetingen en desk-studies :

— metingen ten behoeve van het pomp- en zuiveringsstation middensector Antwerpen;

— metingen in verband met nautische bodem;

— metingen sedimentatie toegangsheuvel Kallosluis;

— 48/43 programma Westerschelde.

4. Stand van zaken waterkwaliteit Westerschelde en Zeescheldebekken.

5. Technische bijstand aan Zaïre in verband met bevaarbaarheid Zairestroom.

B) *Laboratorium te Châtelet :*

1. Nieuwe stuwen op de Boven-Maas La Plante, Tailfer en Hun.

2. Oversteek van het verval te Strépy-Thieu op het Centrumkanaal.

3. Scheepvaart bij de sluis te Hensies op het kanaal Pommerœul-Condé du Centre.

4. Scheepvaart op de Maas bij de « Pont des Arches » te Luik.

5. Uitvoerbaarheidsstudie over het geautomatiseerd beheer van het te bouwen saneringssysteem voor het noordelijk gedeelte van het Brusselse gewest.

6. Studie betreffende de verbetering van de bevaarbaarheid van het overstromingsgebied in het maritiem gedeelte van de Zaïre — monografie van het maritiem gedeelte.

2. Personeelsbestand :

A) *Laboratorium Borgerhout :*

— leden van het technisch personeel	33
— leden van het administratief personeel	14
— leden van het meesters-, vak- en dienstpersoneel	27
Totaal	74

B) *Laboratoire de Châtelet :*

- 1 ingénieur en chef-directeur, 2 ingénieurs, 1 ingénieur industriel-chef de service, 2 ingénieurs industriels et 1 conseiller technique;
- 2 dessinateurs;
- 7 agents de maîtrise ou ouvriers;
- 8 agents administratifs.

Question :

En ce qui concerne l'arrêté royal du 10 novembre 1983 et les travaux relatifs à la station de la Gileppe et autres, les crédits sont-ils suffisants ?

Quels sont les montants prévus aux autres départements ?

Réponse :

L'arrêté royal du 10 novembre 1983 a défini les travaux hydrauliques d'intérêt national, entre autres la station de la Gileppe.

En ce qui concerne le département, le Ministre est disposé à mettre son personnel à la disposition des administrations chargées de la réalisation de ces travaux.

Les crédits ne sont pas mis à la disposition du département.

2. Par province

a) *Anvers**Question :*

La construction du barrage-tempête d'Oosterweel constitue-t-elle une priorité ? Elle est contestée par presque tous les experts, à l'exception de ceux qui espèrent le construire, et par les instances soucieuses de l'environnement.

Or, il s'agit d'un investissement de 40 milliards pour le moins (voir question orale de M. Van Elewyck du 24 février 1983 au Ministre des Travaux publics, Annales parlementaires, Chambre des Représentants du 24 février 1983, p. 1474).

Quelle est la position du Ministre à l'égard des bassins d'inondations ?

Réponse :

La construction du barrage-tempête ne fait pas partie des priorités. Les moyens budgétaires nécessaires à la réalisation de ce projet ne sont pas disponibles.

L'étude d'évaluation, réalisée à la demande du Ministre précédent par une équipe multidisciplinaire de la K. U. L., a démontré que, dans le meilleur des cas, la construction du barrage-tempête coûterait au moins 6 fois plus cher que l'aménagement des 6 bassins d'inondation. Un résumé de cette étude a d'ailleurs été transmis aux membres de la Commission en avril 1983.

Dans ces conditions, il est logique de construire les bassins d'inondation. Il est évident que les consultations nécessaires à cet égard auront lieu en temps opportun.

Question :

Le tracé du canal du Baalhoek est maintenu sur la carte parmi les aménagements prévus. Comment s'explique alors le maintien du canal Oelegem-Zandvliet, qui représente un projet de plusieurs milliards ?

B) *Laboratorium te Châtelet :*

- 1 hoofdingenieur-directeur, 2 ingenieurs, 1 industrieel ingenieur-dienstchef, 2 industrieel ingenieurs en 1 technisch adviseur.
- 2 tekenaars.
- 7 leden van het meester- of werkliedenpersoneel;
- 8 administratieve ambtenaren.

Vraag :

Zijn met betrekking tot het koninklijk besluit van 10 november 1983 voldoende kredieten voorhanden om de werken aan het station van de Gileppe en op nog andere plaatsen uit te voeren ?

Antwoorde :

In het koninklijk besluit van 10 november 1983 werd gezegd welke waterbouwkundige werken van nationaal belang zijn en dat geldt onder meer voor het station van de Gileppe.

In verband met het departement, is de Minister bereid zijn personeel ter beschikking te stellen van de administraties die met de uitvoering van die werken belast werden.

De kredieten worden niet ter beschikking van het departement gesteld.

2. Per provincie

a) *Antwerpen**Vraag :*

Krijgt de bouw van de stormvloedkering te Oosterweel de voorrang ? Het nut ervan wordt door bijna alle deskundigen aangevochten, behalve dan door hen die hopen hem te bouwen en door de instellingen die het leefmilieu beveiligen.

Het gaat echter om een investering van ten minste 40 miljard (cfr. mondelinge vraag van de heer Van Elewyck van 24 februari 1983 aan de Minister van Openbare Werken, Parlementaire Handelingen, Kamer van Volksvertegenwoordigers, 24 februari 1983, blz. 1474).

Wat is de houding van de Minister ten aanzien van de « potpolders » ?

Antwoord :

De bouw van de stormvloedkering behoort niet tot de prioriteiten; de budgettaire middelen voor de realisatie van dit project zijn niet voorhanden.

De evaluatiestudie, uitgevoerd in opdracht van de vorige Minister door een multi-disciplinair team van de Katholieke Universiteit van Leuven, is tot het besluit gekomen dat de stormvloedkering, in de allerbeste hypothese, ten minste 6 maal duurder is dan de oplossing met 6 potpolders. De samenvatting van deze studie werd trouwens begin april 1983 aan de Commissieleden overgemaakt.

In de gegeven omstandigheden is het dan ook logisch de potpolders aan te leggen. Het ligt voor de hand dat de nodige raadplegingen te gepasten tijde zullen plaatsvinden.

Vraag :

Het tracé van het Baalhoekkanaal blijft op de kaart gehandhaafd onder de geplande werken. Hoe verklaart men dan de handhaving van het kanaal Oelegem-Zandvliet, dat een project van verschillende miljarden vertegenwoordigt ?

Réponse :

L'administration concernée s'en tient à ce qui est prévu sur les plans de secteurs approuvés. Ainsi, le canal Oelegem-Zandvliet est mentionné en tant que réserve. Il n'existe encore aucune programmation au sujet de l'exécution.

Le problème du canal du Baalhoek est lié à l'affaire des Traités sur l'eau, de sorte que ce problème doit encore être discuté sur le plan international.

Question :

Les crédits inscrits sont-ils suffisants pour terminer dans les délais prévus l'approfondissement 48'-43' de l'Escaut ?

Réponse :

Les crédits prévus au budget sont suffisants pour exécuter la partie du programme d'approfondissement qui présente actuellement un intérêt économique. Aucun accord n'a encore été conclu avec les Pays-Bas sur l'approfondissement de l'Escaut occidental sur leur territoire, de telle sorte qu'actuellement les travaux de dragage se limitent au Scheur.

A la mi-1984, le Scheur sera toutefois suffisamment approfondi pour permettre aux bateaux ayant un tirant d'eau égal au tirant d'eau maximum qui est actuellement conseillé pour l'Escaut occidental d'atteindre l'écluse de Zandvliet en une seule marée.

Les crédits prévus au budget sont largement suffisants, puisque la poursuite des travaux d'approfondissement de l'Escaut occidental n'est pas possible et que la poursuite de l'approfondissement du Scheur après le milieu de 1984 ne présente plus d'intérêt économique significatif pour Anvers.

Question :

Existe-t-il un planning pour les travaux sur la rive gauche de l'Escaut ? Quel est ce planning ? Le planning élaboré par le Comité de gestion a-t-il l'approbation du Ministre ?

Réponse :

L'Administration des voies hydrauliques a élaboré un planning intitulé « Objectif '85 ». Ce planning est scrupuleusement suivi. D'après celui-ci, une première partie du port devrait être achevée fin 1985-début 1986. Cette première partie comporte :

1. une partie du Waaslandkanaal;
2. une darse nord et une darse sud dans ce canal;
3. le Vrasenedok (quatrième bassin portuaire).

Le Ministre n'a connaissance d'aucun planning élaboré par le Conseil de gestion de la « Maatschappij voor Grond- en Industrialisatiebeleid ».

*b) Hainaut**Question :*

Qu'en est-il de l'aménagement de l'Eau d'Heure ? Cela est-il de la compétence du Ministre national ?

Antwoord :

Het betrokken bestuur houdt zich desbetreffend aan hetgeen er gepland is op de goedgekeurde gewestplannen. Zo staat het kanaal Oelegem-Zandvliet aangegeven als reserveratie. Er bestaat uiteraard nog geen programmatie qua uitvoering.

Het probleem van het Baalhoekkanaal is gekoppeld aan de waterverdragen, zodat het ook nog internationaal dient besproken te worden.

Vraag :

Volstaan de uitgetrokken kredieten om de uitdieping 48'-43' van de Schelde binnen de gestelde termijn af te werken ?

Antwoord :

De op de begroting uitgetrokken kredieten volstaan voor de uitvoering van het gedeelte van het uitdiepingsprogramma, dat thans een economisch belang is. Er is nog steeds geen akkoord bereikt met Nederland over de uitdieping van de Westerschelde op Nederlands grondgebied, zodat de baggerwerken zich nu geografisch tot het Scheur beperken.

Midden 1984 zal het Scheur evenwel voldoende uitgediept zijn om het mogelijk te maken dat schepen met een diepgang gelijk aan de maximaal geadviseerde diepgang die de Westerschelde nu kan verwerken, in één getij de Zandvlietluis bereiken.

Aangezien een verdere uitdieping van de Westerschelde niet mogelijk is, en verdere uitdieping van het Scheur na midden 1984 voor Antwerpen geen bedeutend economisch voordeel meer oplevert, is het uitgetrokken krediet ruim voldoende.

Vraag :

Is er een planning voor de Linkerscheldeover ? Wat behelst die planning ? Betuigt de Minister zijn instemming met die door het Beheerscomité opgemaakte planning ?

Antwoord :

Onder de titel « Objectief 85 » werd door het Bestuur der Waterwegen een planning uitgewerkt, die stipt uitgevoerd wordt. Volgens die planning zal tegen eind 1985, begin 1986, een eerste havengedeelte afgewerkt zijn. Dit eerste havengedeelte omvat :

1. een gedeelte van het Waaslandkanaal;
2. een noordelijk en zuidelijk insteeddok in dit kanaal;
3. het Vrasenedok (het vierde havendok).

Een planning, opgemaakt door de Beheerraad van de Maatschappij voor Grond- en Industrialisatiebeleid, is de Minister niet bekend.

*b) Henegouwen**Vraag :*

Wat gebeurt er met de werken aan « l'Eau d'Heure » ? Vallen die onder de bevoegdheid van de nationale Minister ?

Réponse :

L'arrêté royal du 18 mai 1981 organise le transfert de propriété de l'Etat à la Communauté française de biens du complexe des barrages de l'Eau d'Heure.

Dans le cadre de l'article 2, l'Administration continue certains travaux.

Les travaux d'exécution du traitement complémentaire aval en rive droite du barrage de la Plate-Taille et traitement complémentaire à partir de la galerie inférieure en rive droite sont en cours de réalisation.

Ces travaux nécessaires proviennent du fait que l'on a constaté, à la mise en eau de l'ouvrage en 1978, un débit de fuite très important par les drains du barrage dû à une insuffisance de traitement du rocher de fondation.

Le premier traitement consistant à étanchéiser l'aval du barrage en rive droite a permis de réduire le débit de fuite d'environ 25 %.

Le second traitement consistant à étanchéiser l'aval du barrage en rive droite est réalisé à 70 %.

Les résultats enregistrés dès à présent (diminution de 60 % du débit de fuite rémanent par la rive concernée) incitent à proposer de continuer immédiatement les travaux en cours sur la rive gauche du barrage.

D'autre part, la construction du bâtiment technique de la Plate-Taille se poursuit activement.

L'administration examine actuellement le document établi par le groupe de travail « pollution » du 7 juillet 1983.

Suite à l'arrêté royal du 7 juillet 1983 (*Moniteur belge* du 17 août 1983), les expropriations en vue de l'aménagement de la route d'accès au barrage du Ry de Rome se poursuivent. Les travaux d'aménagement seront réalisés par le département.

Question :

Où en est la régularisation de l'étiage de la Haute Sambre par les barres de l'Eau d'Heure ?

Réponse :

Le projet de barrages sur l'Eau d'Heure entre Silenrieux et Charleroi (en aval du complexe des barrages de retenues) a fait l'objet, dès le début des travaux du complexe de l'Eau d'Heure entre 1971 et 1974, d'échanges de vues et de suggestions diverses entre, d'une part, le Service de l'Hydraulique agricole (gestionnaire de la rivière) et, d'autre part, le Service de la Sambre et l'Administration centrale des Voies hydrauliques.

Les décisions et dispositions pour l'étude et la réalisation des ouvrages en question ont été concrétisées dans la note du Ministre au Ministre de l'Agriculture du 10 juin 1975 et dans la note complémentaire de l'Administration centrale des Voies hydrauliques au Ministre de l'Agriculture datée du 16 septembre 1975.

Les informations nécessaires préalables aux études ont été fournies par le Service de l'Hydraulique agricole en décembre 1976.

Après les lâchages d'essai à partir du barrage de retenue de l'Eau d'Heure à Silenrieux qui ont eu lieu en octobre 1978 après remplissage des lacs, le programme définitif a été mis au point de commun accord entre les Services de l'Hydraulique agricole et l'Administration des Voies hydrauliques du Ministère des Travaux publics.

Antwoord :

Bij het koninklijk besluit van 18 mei 1981 wordt de eigendom van de goederen van het stuwdamcomplex in de Eau d'Heure overgedragen van de Staat aan de Franse Gemeenschap.

In het kader van artikel 2, zet de Administratie een aantal werken verder.

De uitvoeringswerken van de bijkomende behandeling stroomafwaarts op de rechteroever van de stuw te Plate-Taille en de bijkomende behandeling vanaf de onderste galerij op de rechteroever zijn aan de gang.

Die werken bleken nodig omdat bij het vollopen van de stuw in 1978 een zeer aanzienlijk lekdebet werd vastgesteld ter hoogte van de draineerinstallatie van de stuw, wat het gevolg was van een onvoldoende behandeling van het funderingsgesteente.

Met de eerste behandeling werd het gedeelte stroomafwaarts van de stuw op de rechteroever afgedicht; hiermee kon het lekdebet met 25 % worden beperkt.

Met de tweede behandeling wordt het deel stroomopwaarts van de stuw op de rechteroever afgedicht. Het werk is voor 70 % uitgevoerd.

De nu reeds geboekte resultaten (vermindering met 60 % van het lekdebet dat op de betrokken oever overblijft) betekenen een aanmoediging om voor te stellen de werken die op de linkeroever aan de gang zijn, onmiddellijk voort te zetten.

Bovendien wordt het technisch gebouw in de Plate-Taille verder opgetrokken.

De administratie onderzoekt op dit ogenblik het document van de werkgroep « verontreiniging » van 7 juli 1983.

Naar aanleiding van het koninklijk besluit van 7 juli 1983 (*Belgisch Staatsblad* van 17 augustus 1983), worden de ont-eigeningen voor de aanleg van de toegangsweg tot de stuw in de Ry de Rome voortgezet. Het departement zal de werkzaamheden voor de aanleg uitvoeren.

Vraag :

Hoe zit het met de regularisering van de laagwaterstand van de Boven-Sambre middels de stuwen van « l'Eau d'Heure » ?

Antwoord :

Het ontwerp van de stuwdammen in de « Eau d'Heure » tussen Silenrieux en Charleroi (stroomafwaarts van het stuwdammencomplex) is van bij de aanvang van de werkzaamheden voor het complex in de « Eau d'Heure » tussen 1971 en 1974, het onderwerp geweest van uiteenlopende besprekingen en voorstellen, tussen enerzijds de Landelijke Waterdienst (die de rivier beheert) en anderzijds de Dienst voor de Sambre en het Centraal Bestuur der Waterwegen.

De beslissingen en regelingen voor de studie en de uitvoering van de werken in kwestie, werden vastgelegd in de nota van 10 juni 1975 van de Minister aan de Minister van Landbouw en in de aanvullende nota van 16 september 1975 van het Centraal Bestuur der Waterwegen aan de Minister van Landbouw.

De informatie die vooraf voor de studies nodig bleek, werd in december 1976 bezorgd door de Landelijke Waterdienst.

Na de proeflozingen vanaf de stuwdam in de « Eau d'Heure » te Silenrieux die in oktober 1978 na het vullen van de stuwmuren plaatsvonden, werd het definitief programma uitgewerkt in overleg tussen de Landelijke Waterdienst en het Bestuur der Waterwegen van het Ministerie van Openbare Werken.

Actuellement, le premier de ces ouvrages « Pont-à-Nôle » à Montignies-le-Tilleul est réalisé. La réception provisoire du chantier a été accordée le 26 octobre 1983.

Pour le second ouvrage « Pry-Lez-Walcourt » l'ouverture des soumissions des travaux est prévue le 8 mars 1984.

Les dossiers d'adjudication des barrages de « Beignée-Moulin » (Jamioulx) et de « Cup » à Silenrieux sont en cours d'élaboration à l'Administration des Voies hydrauliques.

Il restera donc six barrages automatiques à réaliser pour terminer le programme.

Barrage de la Haute Meuse

Actuellement, les barrages de la Plante et de Tailfer sont en cours de modernisation. Les travaux de génie civil du barrage de Rivière ont été adjugés en date du 8 décembre 1983. L'adjudication des travaux de génie civil du barrage de Hun est programmée dans le courant du premier semestre 1984.

Question :

Dans quel délai la mise de la Sambre au gabarit de 1 350 tonnes sera-t-elle réalisée ?

Réponse :

Les ouvrages actuels (9 barrages et 9 écluses) ont été construits entre 1825 et 1829 et n'ont essentiellement subi depuis lors que des travaux d'entretien et de réparation.

Dans un rapport de 1946 (publié dans les Annales des Travaux publics — 5^e fascicule — octobre 1946), M. Caulier, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, proposait la mise à gabarit de 600 T (soit pour bateaux de 50 × 6 m 60 × 2 m 50 de tirant d'eau) avec une profondeur d'eau de 3 m minimum.

Cette étude constituait en fait une réelle normalisation avec réduction du nombre de biefs, amélioration du tracé en plan, du profil en long et des profils en travers, adaptation des ouvrages de franchissement.

Dans le cadre d'informations fournies pour une étude sur l'extension des voies navigables belges, deux projets ont été ébauchés :

— Projet A

Il consiste en la modernisation pour la navigation à 600 T, c'est-à-dire le remplacement des 9 barrages et écluses existants dans leur site avec, pour les nouvelles écluses, des dimensions permettant le passage des bateaux de 600 T. Moyennant l'approfondissement de certains biefs, la navigation à 2 m 50 d'enfoncement pourrait être également réalisée. Les approfondissements auraient aussi comme corollaire favorable l'élimination des inondations en haute Sambre.

On pourrait notamment en revenir aux flottaisons officielles, voire abaisser davantage les plans d'eau et non plus se tenir 0,30 m au-dessus desdites flottaisons (disposition prise voici une dizaine d'années pour permettre de porter l'enfoncement de 1,90 m à 2,20 m).

L'estimation de ce projet est d'environ 1,5 milliard.

Op dit ogenblik is het eerste van die werken, « Pont-à-Nôle » te Montignies-le-Tilleul, voltooid. De voorlopige oplevering op de bouwplaats werd op 26 oktober 1983 goedgekeurd.

Voor het tweede werk « Pry-Lez-Walcourt » wordt de inschrijving van de werkzaamheden opengesteld op 8 maart 1984.

De aanbestedingsdossier voor de stuwdammen « Beignée-Moulin » (Jamioulx) en « Cup » te Silenrieux worden samengesteld bij het Bestuur der Waterwegen.

Om het programma af te ronden, moeten nog zes automatische stuwdammen opgetrokken worden.

Stuwdam op de Boven-Maas

Op dit ogenblik worden de stuwen te « la Plante » en « Tailfer » gemoderniseerd. De werken burgerlijke bouwkunde van de stuw te Rivière werden aanbesteed op 8 december 1983. De werken burgerlijke bouwkunde voor de stuw te Hun moeten volgens plan aanbesteed worden in de loop van het eerste semester 1984.

Vraag :

Binnen welke termijn zal de tonnemaat voor de Samber op 1 350 ton gebracht zijn ?

Antwoord :

De bestaande installaties (9 stuwdammen en 9 sluizen) werden gebouwd tussen 1825 en 1829; sindsdien werden er enkel onderhouds- en aanpassingswerken verricht.

In een verslag van 1946 (verschenen in de Annalen van de Openbare Werken — 5^e deel — oktober 1946) stelde de Inspecteur-generaal van Bruggen en Wegen, de heer Caulier voor het profiel op 600 T te brengen (d.i. voor boten van 50 m × 6 m 60 × 2 m 50 diepgang) met een waterdiepte van ten minste 3 m.

Die studie betekende in feite een werkelijke normalisatie met vermindering van het aantal kanaalpenden, de verbetering van het tracé, het lengteprofiel en het dwarsprofiel, de aanpassing van de overbruggingswerken.

In het raam van de inlichtingen die i.v.m. een studie over de uitbreiding van de Belgische waterwegen verstrekt werden, werden twee ontwerpen opgesteld :

— Ontwerp A

Dit ontwerp beoogt de modernisering voor de scheepvaart tot 600 T, d.w.z., de vervanging van de 9 bestaande stuwdammen en sluizen op hun oorspronkelijke plaats. Voor de nieuwe sluizen wordt in afmetingen voorzien die boten van 600 T doorlaten. Dank zij de uitdieping van bepaalde kanaalpenden, wordt het kanaal tevens bevaarbaar voor schepen met 2,5 m dieptegang. Dank zij die uitdiepingswerken kunnen overstromingen in het gebied van de boven-Samber worden voorkomen.

Men zou met name kunnen terugkeren naar de officiële waterlijnen en zelfs het niveau waarboven zich de waterspiegel zou bevinden nog meer verlagen (regeling welke een tiental jaren geleden getroffen werd om de diepgang van 1,90 m op 2,20 m te brengen).

De kosten van dat project worden op ongeveer 1,5 miljard geraamd.

— **Projet B**

Il consiste en la mise au gabarit pour bateaux de 1 350 tonnes (80 m $\times$ 9,50 m $\times$ 2,50 m) et implique la construction de cinq nouveaux barrages-écluses, l'aménagement de 33 km de berges, la reconstruction de 14 ponts (rails ou routes) et un approfondissement important en terrains essentiellement rocheux.

L'estimation dudit projet « B », évidemment maximaliste, est d'environ 5 milliards.

Il faut particulièrement souligner l'une des conclusions de l'étude interuniversitaire « Analyse coûts-bénéfices de l'extension future du réseau hydraulique belge » : des 30 projets analysés, 14 atteignent un ratio de rentabilité positif; parmi ceux-ci, le projet « A » précité relatif à la Haute Sambre est classé en neuvième position.

Indépendamment de ces considérations et perspectives générales, pour répondre à des besoins ponctuels urgents, les travaux suivants sont programmés à très court terme :

— reconstruction du pont-route de Lobbes avec rectification de la rivière (remplacement d'un ouvrage d'art vétuste de tirant d'air très réduit, avec amélioration des conditions de navigation);

— reconstruction du pont-route de Merbes-le-Château avec rectification de la rivière (travaux de même nature qu'à Lobbes).

Question :

Qu'est-il prévu pour régulariser l'étiage de la Sambre entre Lobbes et Merbes-le-Château ?

Réponse :

Les dragages d'entretien de la Sambre sont effectués par l'Office de la Navigation — organisme parastatal B — soumis à la tutelle du département.

L'Administration des Voies Hydrauliques élabore actuellement les dossiers de :

- 1) la reconstruction du Pont-route de Lobbes (deuxième phase) avec rectification de la Sambre;
- 2) le pont-route de Merbes-le-Château;
- 3) l'aménagement des premier et deuxième biefs de la Sambre en matière de lutte contre les inondations.

Le Ministre donne les instructions nécessaires pour que les travaux de dragage soient réalisés en Haute Sambre entre Lobbes et Erquelinnes.

Question :

A l'article 01.08 — Distribution d'eau à Charleroi, aucun crédit n'est prévu pour 1984. Qu'en est-il des travaux prévus ?

Réponse :

L'article 01.08 « Rubrique Divers du P. I. P. » (programme d'infrastructures prioritaires) prévoyait notamment la réalisation de travaux pour la distribution d'eau à Charleroi pour un montant total de 2,5 milliards de F répartis sur plusieurs années. A l'heure actuelle, des engagements pour plus ou moins 500 millions de F ont été pris.

— **Project B**

Het bestaat erin het kanaal te profileren voor schepen van 1 350 ton (80 m $\times$ 9,50 m $\times$ 2,50 m) en impliceert de bouw van vijf nieuwe stuwdammen met sluizen, de aanleg van 33 km opgehoogde oevers, de wederopbouw van 14 bruggen (spoorlijnen of wegen) en belangrijke uitgravingen in vooral rotsachtige grond.

De uiteraard maximalistische raming van genoemd « B » project bedraagt ongeveer 5 miljard.

Hierbij zij vooral gewezen op een van de conclusies van de interuniversitaire studie « Kosten-batenanalyse van de toekomstige uitbreiding van het Belgische waterbouwkundig net » : van de 30 onderzochte projecten zijn er 14 die een positieve rentabiliteit bereiken; daaronder wordt voornamelijk project « A » betreffende de Boven-Samber op de negende plaats gerangschikt.

Ongeacht deze algemene beschouwingen en prognoses worden de volgende werken die in dringende behoeften moeten voorzien, op korte termijn toegewezen of geprogrammeerd :

— wederopbouw van de brug over de weg te Lobbes met rechtekking van de rivier (vervanging van een ouderwets kunstwerk met geringe diepgang met verbetering van de scheepvaartcondities);

— wederopbouw van de brug over de weg te Merbes-le-Château met rechtekking van de rivier (werken van dezelfde aard als te Lobbes).

Vraag :

Wat is er gepland voor de regularisering van de laagwaterstanden van de Samber tussen Lobbes en Merbes-le-Château ?

Antwoord :

De onderhoudsbaggerwerken op het Samber worden uitgevoerd door de Dienst voor de Scheepvaart — parastatale instelling B — die onder het toezicht van het departement staat.

Het Bestuur der Waterwegen werkt thans aan volgende dossiers :

- 1) wederopbouw van de Wegbrug te Lobbes (tweede fase) met rechtekking van de Samber;
- 2) de wegbrug te Merbes-le-Château;
- 3) de aanpassing van het eerste en het tweede pand van de Samber tegen overstromingsgevaar.

De Minister geeft de nodige instructies om de baggerwerken over de gehele Samber tussen Lobbes en Erquelinnes te doen uitvoeren.

Vraag :

Op artikel 01.08 — Waterbedeling te Charleroi, is er geen krediet uitgetrokken voor 1984. Wat zal er gebeuren met de geplande werken ?

Antwoord :

In artikel 01.08 « Werken van de rubriek « Diversen » van het P. I. P. » (prioritair infrastructuurprogramma) zijn werken voorzien voor de waterbedeling te Charleroi, ten belope van een totaalbedrag van 2,5 miljard, gespreid over verschillende jaren. Voor het ogenblik zijn voor zowat 500 miljoen F vastleggingen gedaan.

Il y a lieu de remarquer que ce « P. I. P. » n'a pas été poursuivi par le Ministre précédent.

D'autre part, il est important de noter que ces travaux ne rentrent pas dans le cadre de la compétence du Ministre des Travaux publics mais que celui-ci a cependant autorisé l'engagement d'une douzaine de dossiers sur les crédits reportés des années antérieures.

Il est disposé à continuer le programme mais à condition que les crédits soient mis à sa disposition.

A cet égard, le Ministre du Budget lui a demandé ses intentions en la matière le 24 janvier 1984.

Le Ministre espère pouvoir débloquent ce problème et présenter, avec l'accord du Ministre du Budget, une note au C. M. C. E. S. qui permettrait de poursuivre le programme entamé.

Question :

Le projet de création d'un centre céréalier à Charleroi entre-t-il dans le cadre de l'extension du port autonome de Charleroi ?

Réponse :

En application de l'arrêté royal du 4 octobre 1972, les subsides ci-après ont été accordés sur base de l'article 63.14.

En 1982 :

1^o un subside de 100 % d'un montant de 16 216 083 F a été accordé au port autonome de Charleroi en vue de la réalisation des travaux d'aménagement du site AMS à Monceau-sur-Sambre;

2^o un subside de 100 % d'un montant de 67 335 010 F a été accordé pour des travaux de construction d'un tire-à-terre au port de Pont-de-Loup.

En 1983 :

1^o un subside de 60 %, soit 136 104 F, a été accordé pour le raccordement en eau du tire-à-terre à Pont-de-Loup;

2^o un subside de 100 % d'un montant de 13 683 841 F a été octroyé pour le raccordement de la zone portuaire du Dria à Farciennes 1^{re} phase — construction d'un pont-cadre et d'un puits;

3^o un subside de 100 % d'un montant de 69 512 423 F a été octroyé pour la construction d'un pont rails-route au port de la Praye à Pont-de-Loup;

4^o un subside de 100 % d'un montant de 15 105 928 F a été octroyé pour l'exécution des travaux d'infrastructure relatif à l'aménagement de la zone portuaire du Boubier à Châtelet;

5^o un subside de 100 % d'un montant de 12 993 369 F a été octroyé pour une entreprise de construction d'un accès routier à Pont-de-Loup et aménagements divers.

Ces subventions sont octroyées en vertu de la loi du 12 février 1971 (*Moniteur belge* du 8 avril 1971) portant création du port autonome de Charleroi et en vertu de l'arrêté royal du 4 octobre 1972 fixant le taux des subventions à accorder par l'Etat au port autonome de Charleroi pour l'exécution des travaux de construction, d'aménagement et d'équipement des ports ainsi que pour les acquisitions et expropriations auxquelles ces travaux peuvent donner lieu.

Opgemerkt zij dat genoemd « P. I. P. » door de vorige Minister niet werd voortgezet.

Voorts is het van belang erop te wijzen dat die werken niet onder de bevoegdheid van de Minister van Openbare Werken vallen, maar deze heeft nochtans voor een twaalf-tal dossiers machtiging verleend om vastleggingen te doen op uit vorige jaren overdragen kredieten.

De Minister wil dat programma voortzetten op voorwaarde dat hij de daartoe vereiste kredieten krijgt.

In dit verband heeft de Minister van Begroting hem op 24 februari 1984 gevraagd welke plannen hij dien-aangaande had.

De Minister hoopt het probleem te kunnen deblokkeren en, in akkoord met zijn collega van Begroting, aan het M. C. E. S. C. een nota te kunnen voorleggen ten einde het aangevangen programma te kunnen voortzetten.

Vraag :

Zal de geplande oprichting van een graanopslagplaats te Charleroi gebeuren in het raam van de uitbreiding van de autonome haven van Charleroi ?

Antwoord :

Met toepassing van het koninklijk besluit van 4 oktober 1972 werden, op grond van artikel 63.14, volgende kredieten toegekend.

In 1982 :

1^o een subsidie van 100 %, voor een bedrag van 16 216 083 F, werd toegekend aan de autonome haven van Charleroi met het oog op de uitvoering van aanpassingswerken van de AMS-zone van Monceau-sur-Sambre;

2^o een subsidie van 100 %, voor een bedrag van 67 335 010 F, werd toegekend voor werken voor de bouw van een grondtanker in de haven van Pont-de-Loup.

In 1983 :

1^o werd een subsidie van 60 %, zijnde 136 104 F, toegekend voor de verbinding, onder water, van de grondtanker te Pont-de-Loup;

2^o werd een subsidie van 100 % voor een bedrag van 13 683 841 F toegekend voor de verbinding tussen het havengebied van Dria met Farciennes — eerste fase bouw van een kokerbrug en een koker;

3^o werd een subsidie van 100 % voor een bedrag van 69 512 423 F toegekend voor de bouw van een brug voor rail- en wegverkeer in de haven van Praye te Pont-de-Loup;

4^o werd een subsidie van 100 % voor een bedrag van 15 105 928 F toegekend met het oog op de uitvoering van de infrastructuurwerken in de havenzone van Boubier te Châtelet;

5^o werd een subsidie van 100 % voor een bedrag van 12 993 369 F toegekend voor de aanleg van een toegangsweg tot Pont-de-Loup en diverse aanpassingswerken.

Die subsidies worden toegekend krachtens de wet van 12 februari 1971 (*Belgisch Staatsblad* van 8 april 1971) houdende oprichting van de autonome haven van Charleroi, evenals krachtens het koninklijk besluit van 4 oktober 1972 houdende vaststelling van het bedrag van de staats-subsidies aan de autonome haven van Charleroi met het oog op bouw-, aanpassings- en uitrustingswerken voor de havens evenals voor de aankopen en de onteigeningen waar-toe genoemde werken aanleiding kunnen geven.

c) Limbourg

Question :

Quelles sont les prévisions en ce qui concerne l'adjudication des travaux du Zuid-Willemsvaart et du bouchon de Lozen ?

Réponse :

Le bouchon de Lozen sera éliminé dès que l'infrastructure des canaux de jonction sera modernisée de manière adéquate en Belgique et aux Pays-Bas.

Il est inutile d'élargir le passage à proximité de la frontière, et plus particulièrement à Lozen, tant que l'on n'aura pas créé de jonction adéquate avec une voie navigable de gabarit identique ou plus important.

C'est pourquoi on effectue actuellement des travaux en Belgique sur l'axe Kwaadmechelen (sur le canal Albert) Dessel-Bocholt-Lozen. On est arrivé pour l'instant à hauteur de Dessel. Pour ce qui est des travaux à effectuer sur le tronçon du canal qui relie Dessel et Bocholt, la première phase (élargissement de la Blauwe Kei : 190 millions de F) sera adjugée cette année.

On peut prévoir que le bouchon de Lozen sera éliminé pour 1988.

Question :

Où en sont les travaux dans le bassin d'attente de Schulensbroek ?

Réponse :

Cette matière ne relève pas de la compétence du Ministre, étant donné qu'il s'agit d'une matière régionalisée.

d) Namur

Question :

Où en est la poursuite du programme pour l'aménagement des barrages de la Haute Meuse ?

Réponse :

Le programme de modernisation des barrages de la Haute Meuse a débuté dans le courant de l'année 1983.

A ce jour, deux barrages sont en cours de réalisation. Il s'agit des barrages de la Plante (Namur) et de Tailfer (Wépion).

L'adjudication publique des travaux de génie civil du barrage de Rivière a eu lieu le 8 décembre 1983 et les travaux débiteront dès que les conditions climatiques le permettront.

L'adjudication des travaux de modernisation du barrage de Hun — partie génie civil — est programmée dans le courant du premier semestre de 1984.

Les levés topographiques et les sondages de reconnaissance sont terminés en ce qui concerne le barrage de Houx. L'adjudication des travaux de génie civil de ce barrage est programmée pour le second semestre de 1984.

Les levés topographiques et les sondages de reconnaissance sont en cours en ce qui concerne le barrage de Dinant.

c) Limburg

Vraag :

Wat zijn de vooruitzichten inzake de aanbesteding van de Zuid-Willemsvaart en de Stop van Lozen ?

Antwoord :

Tot de opheffing van de Stop van Lozen zal overgegaan worden van zodra de aansluitende kanaalinfrastructuur in België en Nederland op een passende wijze is gemoderniseerd.

Een verruiming nabij de grens, meer bepaald te Lozen, heeft immers weinig betekenis zolang geen passende verbindingen op een vaarweg van gelijk of groter gabariet gerealiseerd zijn.

In België wordt dan ook gewerkt op de as Kwaadmechelen (op het Albertkanaal) Dessel-Bocholt-Lozen. De werken zijn thans tot Dessel gevorderd. Voor de werken op het kanaalvak Dessel-Bocholt zal de eerste fase (verbreking Blauwe Kei : 190 miljoen F) dit jaar worden aanbesteed.

Als streefdatum voor de opheffing van de stop van Lozen kan 1988 worden vooropgezet.

Vraag :

Welke is de stand van zaken betreffende het wachtbekken van Schulensbroek ?

Antwoord :

Deze aangelegenheid ressorteert niet onder de bevoegdheid van de Minister, gezien het een geregionaliseerde materie betreft.

d) Namen

Vraag :

Hoever staat het met de voortzetting van het programma van de werken aan de stuwdammen op de Boven-Maas ?

Antwoord :

Het programma inzake moderniseringswerken aan de stuwdammen op de Boven-Maas werd aangevat in de loop van het jaar 1983.

Tot op heden zijn twee stuwdammen in uitvoering, namelijk la « Plante » (Namen) en « Tailfer » (Wépion).

De openbare aanbesteding van de werken van burgerlijke bouwkunde aan de stuwdam van de Rivière greep plaats op 8 december 1983 en de werken zullen worden aangevat zodra de weersomstandigheden zulks mogelijk maken.

De toewijzing van de moderniseringswerken aan de stuwdam van Hun, werken van burgerlijke bouwkunde, zijn opgenomen in het programma van het eerste semester van 1984.

In verband met de stuwdam van Houx zijn de topografische opmetingen en de onderzoeksboringen beëindigd. De toewijzing van de werken van burgerlijke bouwkunde voor die stuwdam is geprogrammeerd voor het tweede semester van 1984.

Topografische opmetingen en onderzoeksboringen zijn aan de gang voor de stuwdam van Dinant.

Les travaux sont programmés de manière à adjuger les travaux de modernisation de deux barrages annuellement.

Question :

Le barrage envisagé sur la Houille est destiné à soutenir l'étiage de la Meuse pour assurer un débit suffisant à Liège. Or, ce sont les centrales nucléaires prévues à Chooz qui nécessitent ce barrage. C'est donc à la France à en assumer le coût. Qu'en pense le Ministre ?

Réponse :

Des négociations sont en cours entre la France et la Belgique, auxquelles sont associés des experts du département des Travaux publics.

Aucun crédit n'est inscrit à ce sujet au Budget du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1984.

e) Flandre orientale

Question :

Il est prévu au budget de porter à 1 350 tonnes le canal de dérivation de la Lys jusqu'à Schipdonk.

Par contre, rien n'a été prévu pour le tronçon Schipdonk-Eeklo. Pourquoi ?

Réponse :

La modernisation du canal de dérivation de la Lys, dont la capacité doit être portée à 1 350 tonnes est prévue, pour le tronçon Deinze-Schipdonk et presque achevée. Ce projet s'inscrit dans le cadre des travaux d'élargissement du canal de navigation qui relie Gand et la France via le tronçon Gand-Schipdonk du canal Gand-Bruges, le tronçon Deinze-Schipdonk du canal de dérivation et la Lys. Du point de vue de la navigation, l'aménagement de cette route a certainement la priorité sur celui du tronçon Schipdonk-Eeklo du canal de dérivation.

Provisoirement, la capacité de ce dernier tronçon sera maintenue à 300 tonnes. Certes, il existe des projets d'élargissement du canal de dérivation de la Lys entre Schipdonk et Heist, mais ces projets ont pour but d'améliorer l'écoulement direct des eaux de la Lys vers la mer et d'éviter des problèmes à Gand.

Le département poursuit toutefois ses études sur ce point.

Aucune décision n'a encore été prise à cet égard.

f) Flandre occidentale

Question :

La construction d'un quai en eau profonde à Zeebrugge est inscrite au budget, bien que la Commission nationale de politique portuaire n'ait pas encore rendu d'avis définitif à ce sujet. Pourquoi ce crédit a-t-il déjà été ouvert au budget ?

Le quai en eau profonde requiert un investissement double. Or, l'on dispose d'une infrastructure suffisante pour le transport et le transbordement de minerais.

De werken zijn derwijze geprogrammeerd dat elk jaar twee stuwdammen kunnen worden toegewezen.

Vraag :

De op de Houille geplande stuwdam moet het waterdebiet van de Maas op peil houden om aan Luik voldoende water te verschaffen. Welnu, het zijn de kerncentrales die te Chooz zullen worden opgericht, die aan genoemde stuwdam behoefte hebben. Vindt de Minister niet dat Frankrijk er dan ook de kosten moet van dragen ?

Antwoord :

Tussen Frankrijk en België zijn onderhandelingen aan de gang waaraan experts van het departement van Openbare Werken zullen deelnemen.

Daarvoor zijn op de begroting 1984 van het departement geen kredieten uitgetrokken.

e) Oost-Vlaanderen

Vraag :

De begroting voorziet de afleidingsvaart van de Leie tot Schipdonk op 1 350 ton te brengen.

Voor het vak Schipdonk-Eeklo is niets voorzien. Waarom ?

Antwoord :

De modernisering van het afleidingskanaal van de Leie op 1 350 ton is voorzien voor het vak Deinze-Schipdonk en momenteel bijna voltooid. Dit project kadert in de uitbouw van de scheepvaartweg tussen Gent en Frankrijk via het vak Gent-Schipdonk van het kanaal Gent-Brugge, het vak Deinze-Schipdonk van het afleidingskanaal en de Leie. Uit oogpunt scheepvaart heeft deze route zeker prioriteit op het vak Schipdonk-Eeklo van het afleidingskanaal.

Dit laatste vak zal vooralsnog op 300 ton behouden blijven. Wel bestaan projecten om het afleidingskanaal van de Leie tussen Schipdonk en Heist te verruimen, maar dan om de waterafvoer van de Leie rechtstreeks naar zee te verbeteren en om problemen te Gent te vermijden.

Op dit punt wordt echter door het Departement nog verder studiewerk verricht.

Een beslissing op dit vlak is nog niet genomen.

f) West-Vlaanderen

Vraag :

De diepwaterkaai te Zeebrugge staat in de begroting ingeschreven, niettegenstaande er nog geen eindadvies is van de Nationale Havencommissie. Waarom is het krediet nu al ingeschreven ?

De diepwaterkaai is een dubbele investering. Er zijn voorzieningen genoeg voor het ertsvervoer en de ertsoverslag.

Réponse :

Le fait que la construction de ce mur de quai soit déjà prévue au budget ne signifie pas que cette construction ait déjà été décidée. Le Ministre souhaite attendre de connaître l'avis de la Commission nationale de politique portuaire.

L'inscription au budget du crédit nécessaire doit permettre d'effectuer les travaux au cas où l'on donnerait le feu vert pour la construction de ce quai. Si l'on renonçait à ces travaux, le crédit serait affecté à d'autres travaux prioritaires dans le port de Zeebrugge.

Question :

Quand débiteront les travaux dans le bassin Albert (port de pêche) à Zeebrugge ? Ils étaient prévus au budget de 1983 et ont déjà été adjugés depuis longtemps.

Réponse :

Ces travaux n'ont plus pu faire l'objet d'un engagement en 1983, étant donné que les crédits disponibles étaient épuisés. Cet engagement se fera donc à charge du budget de 1984. L'approbation de la soumission sera notifiée prochainement à l'entrepreneur. Les travaux commenceront au printemps de 1984.

Question :

A quelles conditions les terrains situés sur la jetée est du port de Zeebrugge ont-ils été mis à la disposition de la S. A. Distrigaz ?

Réponse :

Ces terrains ont été provisoirement mis à la disposition de la S. A. Distrigaz par le truchement d'une licence délivrée par l'Administration des voies hydrauliques.

Cette licence sera remplacée en temps voulu par un contrat ou un document analogue, qui définira tous les droits et obligations de Distrigaz. Ce contrat tiendra compte des dispositions de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, et de ses arrêtés d'exécution, de l'arrêté royal du 7 août 1981 qui autorise Distrigaz à construire le terminal G. N. L. et des conditions générales que doivent respecter les entreprises qui s'établissent dans le port de Zeebrugge.

Ce contrat sera de toute manière conclu avant la mise en exploitation du terminal G. N. L.

Question :

Dans le feuillet d'ajustement du budget de 1983, une réduction de 1 240 millions est prévue à l'article 73.08 « Travaux en vue de l'extension, de la modernisation de l'équipement du port de Zeebrugge ». Quelle en est la justification ?

Réponse :

Le programme d'investissement de 1983 du Ministère des Travaux publics a dû être réduit de 1 060 millions de F suite à une décision du Gouvernement.

Antwoord :

Het feit dat de bouw van deze kaaimuur nu reeds budgetair voorzien is, betekent niet dat reeds zou beslist zijn tot de bouw over te gaan. De Minister wenst eerst het advies af te wachten van de Nationale Commissie van het Havenbeleid.

De reservering van het vereiste krediet moet het mogelijk maken eventueel tot uitvoering over te gaan indien zou beslist worden deze diepwaterkade te bouwen. Indien zou beslist worden af te zien van de bouw, zal het krediet aangewend worden voor andere prioritaire werken in de haven van Zeebrugge.

Vraag :

Wanneer zullen de werken aan het Albertdok (vissershaven) te Zeebrugge starten ? Ze stonden op de begroting 1983 en zijn reeds geruime tijd aanbesteed.

Antwoord :

Deze werken konden niet meer in 1983 vastgelegd worden, omdat de beschikbare kredieten uitgeput zijn. De vastlegging zal nu gebeuren ten laste van de begroting 1984. Eerstdaags zal de goedkeuring van de inschrijving aan de aannemer betekend worden. De werken zullen starten in het voorjaar 1984.

Vraag :

Aan welke voorwaarden werden de gronden op de oostelijke dam van de haven te Zeebrugge ter beschikking gesteld van de N. V. Distrigas ?

Antwoord :

De gronden op de oostelijke havendam werden voorlopig aan de N. V. Distrigas ter beschikking gesteld bij middel van een vergunning afgeleverd door het bestuur der Waterwegen.

Deze vergunning zal ter gelegener tijd vervangen worden door een overeenkomst of soortelijk document, die alle rechten en plichten van Distrigas vastlegt. Deze overeenkomst zal rekening houden met de bepalingen van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasvormige produkten en andere door middel van leidingen en zijn uitvoeringsbesluiten, met het koninklijk besluit van 7 augustus 1981 die aan Distrigas de toelating geeft om de L. N. G.-terminal op te richten, en met de algemene voorwaarden die gesteld worden aan bedrijven, die zich in de haven te Zeebrugge vestigen.

Deze overeenkomst zal in elk geval afgesloten zijn voordat de L. N. G.-terminal in exploitatie komt.

Vraag :

In het aanpassingsblad van de begroting 1983 valt op artikel 73.08 « Werken met het oog op de uitbreiding, de modernisering van de uitrusting van de haven te Zeebrugge » een vermindering met 1 240 miljoen te noteren ? Hoe wordt zulks verantwoord ?

Antwoord :

Het investeringsprogramma van 1983 van het Ministerie van Openbare Werken werd met 1 060 miljoen F verminderd ingevolge een beslissing van de Regering.

Cette décision s'est concrétisée par les ajustements que l'on retrouve tant dans la loi budgétaire que dans les tableaux du feuillet d'ajustement de 1983.

En ce qui concerne plus particulièrement les travaux au port de Zeebrugge, la diminution de 1 240 millions de F a principalement trait au report à 1984 de travaux de dragage dans le chenal d'accès.

Ce report ne met en rien en cause le délai d'exécution de l'ensemble des travaux; par ailleurs, le budget de 1984 prévoit un crédit d'engagement de 9 milliards de F pour cet article et permettra l'exécution des dragages d'approfondissement dont question.

Question :

Il y a régulièrement des embouteillages à hauteur de l'ancienne écluse maritime à Zeebrugge. Maintenant que la nouvelle écluse maritime a été mise en service, on pourrait peut-être envisager de mettre la petite écluse temporairement hors service pour permettre la construction d'un tunnel destiné à absorber la circulation. L'administration a-t-elle été chargée, comme le Ministre l'a promis en 1982, de remédier à cette situation et de formuler des propositions concrètes ? A quelles conclusions l'étude y relative a-t-elle abouti ?

Réponse :

L'administration a en effet été chargée d'étudier les moyens d'éviter les embouteillages à hauteur de l'ancienne écluse maritime à Zeebrugge.

Toutefois, cette étude n'a encore abouti à aucune conclusion.

La construction d'un tunnel routier n'est pas envisagée.

Question :

La S. D. R. de Flandre occidentale a insisté à plusieurs reprises sur la nécessité de réaliser le « Noorderkanaal » qui relierait Zeebrugge et l'arrière-pays en empruntant le tracé de l'actuel canal de dérivation de la Lys. La commune de Damme craint à juste titre que son territoire ne se trouve de ce fait irrémédiablement coupé en deux. Le Ministre peut-il garantir que tous les ponts existants, seules voies de communication entre les diverses composantes communales, seront reconstruits ? Tiendra-t-on compte également de la faune et de la flore ? Le canal de dérivation et ses deux rangées d'arbres constituent un site unique. Peut-on réduire les expropriations d'habitations au minimum et faire en sorte que les expropriés puissent reconstruire une habitation nouvelle dans le même environnement ?

Réponse :

Aucune décision n'a encore été prise concernant la réalisation d'un « Noorderkanaal » qui relierait, pour la navigation de gros tonnage, Zeebrugge au réseau hydraulique belge, à Gand.

On s'efforce en premier lieu d'adapter l'actuel canal Gand-Bruges aux besoins de la navigation moderne.

Cependant, il est clair qu'en cas d'élargissement de l'actuel canal de dérivation de la Lys, le département fera tout ce qui est possible pour préserver comme il convient et d'une manière économiquement justifiée les liaisons existantes entre les centres d'habitat établis des deux côtés du

Deze beslissing werd geconcretiseerd door aanpassingen die men terugvindt zowel in de begrotingswet als in de tabellen van het aanpassingsblad van 1983.

Voor wat meer in het bijzonder de werken aangaat aan de haven van Zeebrugge, heeft de vermindering van 1 240 miljoen F vooral betrekking op de overdracht naar 1984 van de baggerwerken in de toegangsvaart.

Deze overdracht brengt volstrekt de uitvoeringstermijn der werken niet in gevaar; voorts voorziet de begroting een vastleggingskrediet van 9 miljard F op dit artikel, hetgeen de uitvoering van de kwetsieuze verdiepingsbaggerwerken zal toelaten.

Vraag :

Ter hoogte van de oude zeesluis te Zeebrugge doen zich regelmatig verkeersopstoppen voor. Nu de nieuwe zeesluis in gebruik is, kan wellicht overwogen worden om de kleine sluis tijdelijk buiten gebruik te stellen waardoor het mogelijk moet zijn aldaar een verkeerstunnel te bouwen. Kreeg, zoals beloofd in 1982, de administratie opdracht om de toestand aldaar te saneren en concrete voorstellen uit te werken ? Wat zijn de huidige conclusies van deze studie ?

Antwoord :

Aan de administratie werd inderdaad opdracht gegeven een aanvang te maken met de studie voor het vermijden van verkeersopstoppen aan de oude zeesluis te Zeebrugge.

Conclusies zijn op dit ogenblik nog niet beschikbaar.

De bouw van een wegtunnel wordt niet overwogen.

Vraag :

Door de G. O. M. West-Vlaanderen werd herhaaldelijk gewezen op de noodzaak van de realisatie van het Noorderkanaal als verbinding tussen Zeebrugge en het hinterland volgens het tracé van het bestaande afleidingskanaal der Leie. De gemeente Damme is, terecht, bevreesd dat haar grondgebied hierdoor onherroepelijk in twee zal gesneden worden. Kan de Minister de garantie geven dat alle bestaande bruggen, enige verbindingswegen tussen de verscheidene deelgemeenten zullen heraangelegd worden ? Zal ook rekening gehouden worden met fauna en flora ? Het afleidingskanaal met zijn twee bomenrijen is een uniek landschap. Kunnen de onteigeningen van woningen tot het minimum herleid worden en kan tevens gezorgd worden dat de onteigenden in dezelfde omgeving een nieuwe woning kunnen oprichten ?

Antwoord :

Aangaande een realisatie van het « Noorderkanaal » als verbindingsweg voor de scheepvaart op groot gabariet tussen Zeebrugge en het Belgische waterwegennet werd te Gent nog geen beslissing genomen.

In eerste instantie wordt er immers naar gestreefd het bestaande kanaal Gent-Brugge aan de behoeften van de moderne scheepvaart aan te passen.

Het is echter duidelijk dat bij een eventuele verruiming van het huidige Afleidingskanaal van de Leie het departement al het nodige zal doen om op een economisch verantwoorde wijze de bestaande verbindingen tussen de leefgemeenschappen aan beide zijden van het kanaal op een

canal. La meilleure manière d'y parvenir sera de procéder en temps opportun à une concertation entre les instances locales et le département.

L'élaboration des plans tiendra évidemment compte de tous les aspects de l'environnement. C'est ainsi que les nouvelles rives, notamment, seront pourvues des plantations nécessaires, qui viendront remplacer les plantations anciennes. Si cela s'avère nécessaire, les études seront envisagées sur le plan écologique, et ce en collaboration avec la commission écologique du département.

En ce qui concerne les expropriations, on s'efforce toujours de réduire les emprises au strict minimum. Cette ligne de conduite ne manquera pas d'être scrupuleusement respectée si des expropriations venaient à être réalisées dans le cadre de ce projet. Les expropriés se verront octroyer une équitable indemnité. Le département n'envisage toutefois pas de prendre l'initiative de reconstruire lui-même des habitations.

Question :

Depuis longtemps déjà, les riverains de la route de l'Etat n° 300 se plaignent des vibrations occasionnées par des poids lourds, notamment par les véhicules qui acheminent les pierres à Zeebrugge. Plusieurs maisons sont lézardées.

En 1982, ces plaintes étaient examinées par l'Administration des Routes. Où en est cette enquête ? Des indemnités ont-elles déjà été versées ?

Réponse :

Un accès spécial a été aménagé le long de la route nationale n° 300 jusqu'à l'aire centrale des travaux, de sorte que la partie la plus habitée de cette route échappe au transport de pierres à destination de Zeebrugge. Il n'a pas été payé d'indemnités. La route de l'Etat n° 300 sera remise en état dès que le transport des matériaux de construction vers Zeebrugge diminuera. Le coût de ces travaux de réflexion est estimé à 6 millions de F.

Question :

La promenade aménagée sur le môle ouest à Zeebrugge, dite promenade St-Georgesday (première partie) connaît un succès considérable. Pour quand la suite des travaux est-elle prévue ?

Réponse :

Comme indiqué déjà en réponse à la question n° 27 de M. A. Claes du 5 novembre 1982 (*Question et Réponses*, Chambre, n° 6, du 14 décembre 1982), l'aménagement d'un sentier pour piétons sur le talus est limité à 500 m à compter de la digue de mer. Etant donné qu'il risque d'être assailli par les vagues, le talus doit, en avançant plus loin dans la mer, être édifié à l'aide d'autres matériaux et suivant une structure différente.

Une étude plus poussée a fait apparaître que le prolongement de la promenade sur le môle ouest était incompatible avec les exigences techniques de la conception de la jetée. Le môle ouest sera donc aménagé conformément au plan initial. Il n'empêche que l'Administration des Voies hydrauliques continue d'étudier sous quelle forme la promenade en question pourrait être prolongée, étant entendu que l'exécution éventuelle ne pourrait intervenir avant 1987.

behoorlijke wijze in stand te houden. Dit kan te gelegener tijd het best gebeuren via overleg tussen de plaatselijke instanties en het departement.

Uiteraard zal bij de uitwerking van de plannen ook rekening gehouden worden met alle aspecten van het leefmilieu. Alleszins zullen o.m. de nieuwe oevers van de nodige beplantingen, in vervanging van de bestaande worden voorzien. Zo nodig zullen eveneens de studies op ecologisch vlak worden opgedragen, dit in samenwerking met de ecologische commissie van het departement.

Wat de onteigeningen betreft wordt steeds getracht de innemingen tot het strikte minimum te beperken. Deze gedragslijn zal ongetwijfeld ook bij eventuele onteigeningen van dit project nauwgezet gevolgd worden. Daarbij zal aan de onteigenden een billijke vergoeding voor hun goed worden uitbetaald. Initiatieven op het vlak van woningbouw zelf overweegt het departement niet.

Vraag :

Sedert geruime tijd klagen de omwonenden van de Rijksweg 300 over trillingen veroorzaakt door zware vrachtwagens, in het bijzonder deze bedoeld voor steentransport naar Zeebrugge. Verscheidene huizen vertonen barsten. In 1982 werden deze klachten door het Bestuur der Wegen onderzocht. Hoever is dit onderzoek gevorderd ? Wordt reeds schadevergoeding uitbetaald ?

Antwoord :

Een speciale toegang langs de RW 300 werd aangelegd tot het centraal werkterrein waardoor het meest bewoonde gedeelte van de RW 300 gevrijwaard wordt van het steentransport naar Zeebrugge. Schadevergoeding werd niet uitbetaald. De RW 300 zal hersteld worden van zodra het transport der bouwmaterialen naar Zeebrugge afneemt. Deze herstellingswerken worden geraamd op 6 miljoen F.

Vraag :

Het wandelpad op de westelijke dam te Zeebrugge, Sint-Georgesday wandeling (eerste stuk), is een enorm succes. Voor wanneer wordt de verdere uitvoering voorzien ?

Antwoord :

Zoals reeds geantwoord op de vraag n° 27 van de heer A. Claes van 5 november 1982 (*Bull. Vragen en Antwoorden*, Kamer, n° 6 van 14 december 1982, blz. 342) werd de taludafwerking als wandelpad beperkt tot 500 m afstand uit de zeedijk. Wegens het gevaar van golfaanval moet het talud verder zeewaarts inderdaad uit andere materialen bestaan en dient het op een andere wijze te worden opgebouwd.

Uit een nader onderzoek is gebleken dat de verdere aanleg van een wandelpad op de westdam niet verzoenbaar is met de technische eisen gesteld aan de conceptie van de havendam. Daarom wordt de westdam verder aangelegd zoals oorspronkelijk gepland. Dit neemt niet weg dat het Bestuur der Waterwegen blijft onderzoeken onder welke vorm het wandelpad kan doorgetrokken worden, doch een eventuele uitvoering van dit wandelpad is niet mogelijk vóór 1987.

Question :

Une étude effectuée à l'université de Rhode-Island, aux Etats-Unis, a démontré que des brise-lames faits de vieux pneus en caoutchouc donnaient d'excellents résultats. Leur prix de revient est très bas, la technique permet de briser des lames atteignant 1,50 m et les pneus s'avèrent être d'excellentes frayères. En 1982, le Ministre a fait savoir que l'administration procédait à une étude théorique de la question. Une décision définitive serait prise sur la base des résultats de cette étude. Où en est-on actuellement ?

Réponse :

L'étude théorique préliminaire est commencée. Dans l'état actuel des choses, on n'est pas encore en mesure de tirer des conclusions.

Question :

Quand seront terminés les travaux de calibrage du canal Gand-Bruges-Ostende à 2 000 tonnes ?

Réponse :

Les travaux effectués jusqu'ici pour rendre le canal Gand-Bruges-Ostende accessible aux bateaux de 2 000 tonnes représentent un investissement de 740 millions de F depuis 1959.

Un grand nombre d'ouvrages d'art ont été remplacés et les rives sont déjà renouvelées en grande partie.

Dans les années qui viennent, le Département continuera d'accorder l'attention nécessaire à la modernisation du canal. Pour autant que les moyens budgétaires requis puissent être dégagés, les travaux se poursuivront sans interruption. Cela implique cependant qu'on ne puisse encore avancer de date précise pour l'achèvement des travaux.

La modernisation pourra se faire progressivement, par phases successives. L'exécution des travaux restants a, en effet, été conçue et subdivisée de manière telle que le premier objectif que constitue la libre navigation des bateaux de 1 000 tonnes pourra être atteint au plus vite.

On a actuellement entamé les travaux d'élargissement à Beernem. La modernisation sera ensuite poursuivie jusqu'à Oostkamp. Une fois ces travaux entamés, le canal sera adapté à partir de Schipdonk, de manière que l'important complexe industriel d'Aalter soit relié le plus rapidement possible et de façon adéquate au port de Gand.

L'exécution des travaux qui demeurent à réaliser est estimée à 1 650 millions de F.

Question :

Dans le cadre de la modernisation du canal Gand-Bruges, il est prévu de reconstruire le pont de Moerbrugge-Oostkamp. En 1984, il est prévu de réaliser les travaux de génie civil estimés à 55 millions, tandis que l'équipement électromécanique, estimé à 45 millions, serait installé en 1985. Cet endroit étant actuellement le principal obstacle sur le canal Gand-Bruges, une exécution urgente des travaux est hautement souhaitable. Le calendrier rappelé ci-dessus sera-t-il respecté ?

Réponse :

La mise au gabarit de 2 000 tonnes du canal Gand-Bruges implique effectivement la reconstruction du pont de Moerbrugge-Oostkamp. Le coût de ce projet est estimé

Vraag :

Uit een onderzoek aan de Universiteit van Rhode-Island (V. S.) blijkt dat golfbrekers bestaande uit oude rubberen banden goede resultaten opleverden. De kostprijs is zeer laag, golven tot 1,50 m worden gebroken en rubberen banden blijken uitstekende plaatsen te zijn voor het visbroeden. In 1982 deelde de Minister mede dat de administratie een theoretische studie ter zake uitvoerde. Op basis van de resultaten van deze studie zou een definitieve beslissing genomen worden. Welke is daaromtrent de stand van zaken ?

Antwoord :

Met de voorbereidende theoretische studie werd een aanvang genomen. De stand van zaken laat nu niet toe enige conclusies te trekken.

Vraag :

Wanneer zal de tonnemaat van het kanaal Gent-Brugge-Oostende op 2 000 ton gebracht zijn ?

Antwoord :

De tot nu toe uitgevoerde werken om het kanaal Gent-Brugge-Oostende uit te bouwen voor 2 000 ton-schepen vertegenwoordigen een investering van 740 miljoen F sedert 1959.

Een groot aantal kunstwerken werden vervangen en de oevers zijn reeds voor een belangrijk gedeelte vernieuwd.

Ook de volgende jaren zal het departement de nodige aandacht aan de modernisering van het kanaal blijven besteden. Voor zover de vereiste budgettaire middelen kunnen beschikbaar gesteld worden, zullen de werken continu verder gezet worden. Zulks betekent evenwel dat een juiste voltooiingsdatum nog niet kan vooropgesteld worden.

De verdere modernisering kan geleidelijk geschieden in fasen. De uitvoering van de resterende werken werd immers zodanig opgevat en onderverdeeld dat het eerste objectief, de ongehinderde vaart voor 1 000 ton-schepen, zo spoedig mogelijk wordt bereikt.

Thans zijn de verbredingswerken te Beernem in uitvoering gegaan. Vervolgens zal de modernisering verder gezet worden tot Oostkamp. Eens deze werken aangevat, zal het kanaal verder vanuit Schipdonk aangepast worden, ten einde het belangrijk industriecomplex Aalter zo vlug mogelijk via aangepaste aansluiting met de Gentse haven te verbinden.

De uitvoering van de resterende werken wordt geraamd op 1 650 miljoen F.

Vraag :

In het raam van de modernisering van het kanaal Gent-Brugge is de herbouw van de brug te Moerbrugge-Oostkamp gepland. Voor 1984 zouden de burgerlijke bouwkunde uitgevoerd worden geraamd op 55 miljoen en de electromechanische uitrusting, geraamd op 45 miljoen, zou doorgaan in 1985. Daar deze plaats voor het ogenblik het belangrijkste obstakel betekent op het kanaal Gent-Brugge is dringende uitvoering ten zeerste gewenst. Wordt hogergeïmde timing aangehouden ?

Antwoord :

In het raam van de modernisering op 2 000 ton van het kanaal Gent-Brugge dient inderdaad de brug te Moerbrugge-Oostkamp herbouwd te worden. De uitgave voor

à 55 millions de F pour les travaux de génie civil et à 45 millions de F pour l'équipement électromécanique. La construction de ce nouveau pont mobile est actuellement à l'étude au département. On peut s'attendre à ce qu'elle soit terminée à la fin de cette année. Dans ces conditions, l'adjudication de l'équipement électromécanique aurait lieu l'année suivante.

La reconstruction de ce pont fait partie du projet global du département qui est de moderniser en premier lieu le tronçon compris entre Sint-Joris et Moerbrugge-Oostkamp, qui constitue actuellement l'entrave la plus importante à la navigation sur l'ensemble du canal. Le plus grand obstacle est la traversée de Beernem, dont la première phase est en cours de réalisation. La poursuite de ces travaux est donc prévue au budget de cette année.

Question :

Une indemnité a été accordée aux agriculteurs touchés par la sécheresse par suite des travaux du canal Gand-Bruges, à Beernem. Le paiement des indemnités a été annoncé mais rien n'a encore été fait. Pour quelles raisons ?

Réponse :

Les travaux en question au canal Gand-Bruges n'ont pas été commandés par le département. Un entrepreneur privé ayant demandé à pouvoir extraire du sable de remblai à cet endroit, il a été autorisé à prélever contre paiement le sable nécessaire à l'emplacement du futur tracé du canal Gand-Bruges à Beernem.

Eu égard aux conditions contractuelles de cette autorisation, le département conteste sa responsabilité dans le dommage subi par certains riverains du fait des travaux.

Cette question fait actuellement l'objet d'une action en justice.

Toutefois, afin de rencontrer, en attendant le prononcé, les exigences légitimes des personnes lésées, le département a fait le nécessaire pour indemniser les intéressés aux montants demandés, et ce « pour le compte de qui il appar tiendra ».

Récemment, les intéressés ont été invités, en vue du paiement, à introduire la déclaration de créance habituelle par l'intermédiaire de leur conseil. Lorsque le département sera en possession de ces documents, il procédera à la liquidation des indemnités.

Question :

Quels sont l'état d'avancement et le planning des travaux sur la Lys à Courtrai (goulot) ?

Réponse :

Dans le cadre de la modernisation de la Lys (1 350 tonnes), la mise au gabarit requis sera également réalisée à Courtrai, en même temps que les travaux sur la Lys frontalière, pour lesquels un accord a été conclu avec la France. On recherche actuellement, avec le concours de l'administration communale, le moyen de réaliser les travaux avec un minimum d'inconvénients pour la ville et dans un délai aussi bref que possible. Les discussions à ce sujet sont d'ailleurs en cours. Il est acquis dès à présent que les

dit project wordt geraamd op 55 miljoen F voor de burgerlijke bouwkunde en 45 miljoen F voor de electromechanische uitrusting. De bouw van deze nieuwe beweegbare brug is thans bij het departement ter studie. Voorzien kan worden dat deze studie tegen einde dit jaar afgerond zal zijn zodat een aanbesteding omstreeks het jaareinde tot de mogelijkheden behoort. In deze optiek zal in het daaropvolgende jaar de aanbesteding van de electromechanische uitrusting volgen.

De herbouw van deze brug dient gezien in het globale streven van het departement om het kanaalvak tussen Sint-Joris en Moerbrugge-Oostkamp in eerste instantie te verbeteren. Dit gedeelte legt thans immers de grootste beperkingen op aan de scheepvaart op het ganse kanaal. Het grootste obstakel daarbij is de doortocht te Beernem waarvan op heden de eerste fase in uitvoering is. In de begroting van dit jaar werd dan ook de voortzetting van deze werken opgenomen.

Vraag :

Een vergoeding werd toegekend aan de landbouwers die door droogte getroffen werden bij werken aan het kanaal Gent-Brugge te Beernem. De uitbetaling van deze vergoeding werd in het vooruitzicht gesteld doch is nog steeds niet gebeurd. Waarom ?

Antwoord :

De bedoelde werken aan het kanaal Gent-Brugge werden niet uitgevoerd in opdracht van het departement. Ingevolge de vraag van een particuliere aannemer om aldaar ophopingszand te mogen ontginnen, werd aan de aannemer een vergunning toegestaan om tegen betaling het benodigde zand uit te graven in de toekomstige bedding van het kanaal Gent-Brugge te Beernem.

Op grond van de contractuele voorwaarden van deze vergunning, betwist het departement dan ook zijn aansprakelijkheid in de schade die een aantal omwonende hebben geleden wegens de uitvoering van de werken.

Over deze kwestie is nog steeds een geding bij de rechtbank hangende.

Ten einde echter reeds aan de rechtmatige eisen van de schadelijders tegemoet te komen werd, in afwachting van een uitspraak, het departement opdracht gegeven aan de betrokkenen de gevraagde bedragen te vergoeden « voor rekening van wie het behoort ».

Onlangs werden de betrokkenen, via hun raadsman, uitgenodigd om, met het oog op de betaling, de gebruikelijke schuldvordering in te dienen. Wanneer deze documenten in het bezit van het departement zullen zijn, zal tot de betaling van de schadevergoedingen overgegaan worden.

Vraag :

Welke zijn de toestand en de planning i.v.m. de Leie te Kortrijk (flessenhals) ?

Antwoord :

In het kader van de modernisering van de Leie op 1 350 ton zal ook te Kortrijk het vereiste gabariet worden gerealiseerd, gelijktijdig met de werken aan de Grensleie, waarvoor een overeenkomst met Frankrijk werd gesloten. Daarbij wordt ernaar gestreefd de werken met de minste hinder voor de stad en in een zo kort mogelijke termijn door te voeren, dit in samenspraak met het stadsbestuur. De desbetreffende besprekingen zijn trouwens aan gang. Het staat nu reeds vast dat de werken in een drietal verschillende

travaux s'effectueront en trois phases distinctes, de sorte que la circulation ne sera guère perturbée. La première phase est prévue pour 1985 et l'achèvement du projet pour 1990.

Question :

Quel est le planning des travaux sur le canal Bossuit-Courtrai ?

Réponse :

Le Département poursuivra la modernisation du canal à Zwevegem.

Cela implique la construction de deux ponts et d'une écluse.

Un premier pont a déjà été réalisé et mis en service en 1983.

Pour le second pont, celui de la Deerlijkstraat, les expropriations sont en cours. L'ajudication est prévue pour le premier semestre de 1984.

Le planning de la construction de la nouvelle écluse de 1 350 tonnes se présente comme suit :

- génie civil : 1985;
- électromécanique : 1986.

Quand ce projet aura été réalisé, le canal Bossuit-Courtrai sera accessible aux bateaux de 1 350 tonnes depuis le Haut-Escaut jusqu'au delà de Zwevegem.

D. Electricité et électromécanique

1. Généralités

Question :

Quelle est l'influence de l'éclairage public sur le nombre d'accidents ? La Gendarmerie établirait des statistiques à ce sujet. Ont-elles déjà été étudiées par le Ministère des Travaux publics ? Certaines conclusions ont-elle déjà été tirées ?

Réponse :

Le département dispose déjà des premières statistiques concernant l'évolution du nombre d'accidents et leurs victimes sur un total de 600 km d'autoroute, pendant les 12 mois postérieurs à l'introduction de la mesure d'économie d'éclairage.

L'extinction de l'éclairage entre 0 h 30 et 5 h 30 a eu l'effet suivant sur le nombre des victimes de la route : le nombre de tués s'élèverait respectivement à 13 pendant la période du 1^{er} août 1980 au 31 juillet 1981 (avant l'introduction de la mesure d'économie) et à 18 pendant la période du 1^{er} août 1981 au 31 juillet 1982 (après l'introduction de la mesure d'économie), tandis que le nombre de blessés graves s'élevait respectivement à 61 et 74. Cela signifie donc une augmentation de respectivement 38 % et 21 %. Par contre, l'augmentation de la circulation n'était que de 0,7 %.

Si la tendance constatée se confirme, l'on pourra voir si les mesures d'économie en cours actuellement sont susceptibles d'être adaptées.

Le détail des statistiques d'accidents de la gendarmerie a été entre-temps transmis au département.

fazen zullen uitgevoerd worden, zodat de verkeershinder zeer miniem zal blijven. De eerste fase is gepland voor 1985, de voltooiing van het volledig project is voorzien voor 1990.

Vraag :

Wat is de planning van de werken op het kanaal Bossuit-Kortrijk ?

Antwoord :

Door het departement zal de modernisering van het kanaal te Zwevegem verder worden gezet.

Dit vereist de bouw van twee bruggen en een sluis.

Een eerste brug werd reeds gebouwd en is in 1983 in dienst gesteld.

Voor de tweede brug, deze in de Deerlijkstraat, zijn de onteigeningen aan gang. De aanbesteding is voorzien in de eerste helft van 1984.

De bouw van de nieuwe sluis op 1 350 ton is als volgt geprogrammeerd :

- burgerlijke bouwkunde : 1985;
- electromechanica : 1986.

Na realisatie van dit project zal het kanaal Bossuit-Kortrijk vanaf de Bovenschelde bereikbaar zijn voor schepen van 1 350 ton tot voorbij Zwevegem.

D. Elektriciteit en elektromechanica

1. Algemeenheden

Vraag :

Welke weerslag heeft de openbare verlichting op het aantal ongevallen ? De rijkswacht zou ter zake statistieken opmaken. Werden deze door het Ministerie van Openbare Werken reeds bestudeerd ? Werden reeds bepaalde conclusies getrokken ?

Antwoord :

Het departement beschikt reeds over de eerste statistieken betreffende de ontwikkeling van het aantal ongevallen en de slachtoffers ervan op een totaal van 600 km autosnelweg, voor de twaalf maanden na de invoering van de besparingsmaatregel.

Het doven van de verlichting tussen 0 u 30 en 5 u 30 heeft de volgende invloed gehad op het aantal verkeersslachtoffers; het aantal doden bedroeg respectievelijk 13 gedurende de periode van 1 augustus 1980 tot 31 juli 1981 (vóór de invoering van de besparingsmaatregel) en 18 gedurende de periode van 1 augustus 1981 tot 31 juli 1982 (na de invoering van de besparingsmaatregel), terwijl het aantal zwaargewonden respectievelijk 61 en 74 bedroeg. Dit betekent dus toename van respectievelijk 38 % en 21 %. Daarentegen bedroeg de toename van het verkeer slechts 0,7 %.

Als de vastgestelde tendens zich doorzet, zal overwogen worden of de huidige van kracht zijnde besparingsmaatregelen voor aanpassing vatbaar zijn.

Het detail van de ongevallenstatistieken van de rijkswacht werd inmiddels overgemaakt aan het departement.

L'administration a été priée d'examiner soigneusement ces statistiques et d'en soumettre l'analyse à la Commission spéciale de la Sécurité routière (C. S. S. R.). Son avis n'est pas encore disponible mais est attendu dans le courant du premier trimestre 1984.

Il faut néanmoins considérer les statistiques globales avec la prudence nécessaire et ne pas en conclure tout simplement que l'augmentation des chiffres peut être imputée à l'extinction de l'éclairage sur les routes. Il y a lieu d'examiner s'il n'y a pas d'autres causes telles que :

- défauts matériels;
- faute, imprudence ou condition de l'automobiliste;
- circonstances atmosphériques;
- tiers.

D'autre part, une augmentation importante des investissements ne peut être envisagée actuellement à l'égard du rythme actuel de l'éclairage public, d'une part, pour des raisons budgétaires et d'autre part, suite à la nécessité de la consommation rationnelle d'énergie.

Question :

Notre éclairage routier est excessif. Les nouvelles routes seront-elles éclairées de la même manière ? Est-il prévu de poursuivre la politique d'extinction de l'éclairage ?

Réponse :

La politique de sobriété en matière d'éclairage routier sera poursuivie. En règle générale, seuls les échangeurs des nouvelles autoroutes seront désormais équipés d'un éclairage. Cette mesure permettra de réaliser une économie importante tant sur le plan des investissements que sur celui du coût d'exploitation (énergie et entretien), du fait que les tronçons situés entre les échangeurs ne seront pas équipés.

Les travaux devant permettre l'extinction de l'éclairage des autoroutes équipées d'un éclairage continu se poursuivent. L'éclairage des tronçons compris entre les échangeurs sera coupé de 0 h 30 à 5 h 30. Les travaux d'aménagement devant permettre la coupure de l'éclairage impliquent la transformation de cabines de haute tension et l'installation d'appareils de télécommande. Le programme d'extinction (appelé aussi de modulation) a été exécuté à près de 80 %.

En ce qui concerne les routes nationales, l'extinction n'est prévue que pour les routes rapides importantes, mais il sera tenu compte de la densité du trafic. Cette mesure concerne les RN 617 et RN 4. La densité du trafic est mesurée automatiquement par des détecteurs de véhicules qui transmettent les données recueillies au centre de contrôle de l'A.E.E. à Woluwe-St-Lambert. Ces appareils peuvent être couplés au système de télécommande de l'éclairage routier.

Le département réalise également des économies en utilisant de nouvelles sources lumineuses; ainsi les lampes à vapeur de sodium de 180 watt sont remplacées par des lampes de 150 watts.

On peut considérer d'une manière générale que l'aménagement de l'éclairage routier s'effectue conformément aux normes en vigueur, aux critères de sécurité et à la réglementation en la matière.

On ne peut plus parler d'éclairage excessif si l'on tient compte des efforts et des économies qui ont caractérisé la politique du département dans ce domaine.

De administratie werd verzocht deze statistieken zorgvuldig te onderzoeken en de analyse ervan voor te leggen aan de Bijzondere Commissie voor Verkeersveiligheid (B.C.V.V.). Het advies van de B.C.V.V. is nog niet beschikbaar, maar wordt verwacht tijdens het eerste kwartaal van 1984.

Niettemin dient men globale statistieken met de nodige omzichtigheid te beoordelen en niet zomaar te besluiten dat een toeneming van de ongevallen alleen aan het doven van de wegverlichting toegeschreven moet worden. Men dient eveneens na te gaan of er geen andere oorzaken zijn zoals :

- materiële defecten;
- fout, onvoorzichtigheid, of conditie van de automobilist;
- weersomstandigheden;
- derden.

Voorts is een aanzienlijke stijging van de investeringen op het gebied van de openbare verlichting thans uitgesloten, enerzijds om budgettaire redenen, anderzijds omdat het noodzakelijk is de energie rationeel te verbruiken.

Vraag :

Er heerst overdaad op gebied van wegverlichting. Wordt voor de nieuwe wegen hetzelfde systeem als vroeger aangehouden ? Wordt de doving van de verlichting verder voorzien ?

Antwoord :

De soberheidspolitiek met betrekking tot wegverlichting wordt voortgezet. Op de autosnelwegen geldt als algemene regel voor de nieuw aan te leggen installaties dat enkel de verkeerswisselaars met een wegverlichting worden uitgerust. Hierdoor wordt dus een belangrijke besparing gerealiseerd zowel op gebied van investering als op gebied van exploitatiekosten (energie en onderhoud), aangezien de gedeelten tussen verkeerswisselaars niet uitgerust worden.

De werken voor de doving van de verlichting op de autosnelwegen, welke uitgerust zijn in het verleden met een continue verlichting, worden verder gezet. De doving heeft betrekking op de gedeelten tussen de verkeerswisselaars en geschiedt tussen 0 u 30 en 5 u 30. De aanpassingswerken voor de doving van de verlichting vereisen aanpassingen in de hoogspanningscabines en voorzieningen van telebediening. Het programma van de doving (ook modulatie genoemd) is voor ongeveer 80 % uitgevoerd.

Op de rijkswegen wordt slechts doving overwogen op belangrijke expresswegen, maar zulks zal geschieden op basis van verkeersdichtheid; dit is het geval voor de RW 617 en de RW 4. De verkeersdichtheid wordt hierbij automatisch gemeten met behulp van voertuigdetektoren en automatisch op afstand gemeld in het controle-centrum van het B. E. E. te Sint-Lambrechts-Woluwe en kan gekoppeld worden met de telebediening van de wegverlichting.

Het departement realiseert ook besparingen door het aanwenden van nieuwe lichtbronnen met hoger rendement; zo worden de 180 watt — lage druk natriumdamlampen — vervangen door 150 watt-lampen.

Algemeen kan gesteld dat de aanleg van de wegverlichting geschiedt volgens de heersende normen, veiligheidscriteria en reglementeringen terzake.

Rekening houdend met vorengenoemde inspanningen en besparingen door het departement geleverd kan men bijgevolg bezwaarlijk van overdaad spreken met betrekking tot de wegverlichting.

Question :

En vertu de quels critères l'A. E. E. décide-t-elle d'installer ou non un éclairage routier ?

Réponse :

Les critères sont les suivants :

- a) densité du trafic supérieure à 6 000 véhicules par jour;
- b) situations particulièrement dangereuses (virages, mauvaise visibilité, etc.).

Question :

Les routes nationales font-elles l'objet d'une attention moindre que les autoroutes en ce qui concerne les équipements de sécurité électriques ?

Réponse :

Il n'en est rien. Les deux programmes sont exécutés parallèlement. Il faut toutefois signaler que, pour les autoroutes, priorité est accordée à l'éclairage des accès et sorties et à l'installation de téléstrades. Ces équipements ont été ou sont également placés le long des routes nationales, quand il est très difficile d'avoir accès à un appareil téléphonique. C'est notamment le cas en ce qui concerne la RN 617 Anvers-Maldegem et la RN 4, tronçon Namur-Arlon.

Question :

En ce qui concerne les feux de signalisation aux carrefours, n'attache-t-on pas trop d'importance au critère « accidents » ? N'y a-t-il pas d'autres critères ?

Réponse :

Le critère principal sur lequel mon département se base pour déterminer quels carrefours des routes nationales doivent être équipés de feux tricolores est la densité du trafic au carrefour concerné. Toutefois, un carrefour que ne satisfait pas au critère de la densité du trafic peut être pourvu de feux de signalisation tricolores si une analyse des accidents enregistrés à ce carrefour montre que l'installation de tels feux réduirait selon toute vraisemblance le nombre d'accidents.

Question :

Pourquoi ne pas installer de présignalisation pour les parkings au centre des villes ?

En Allemagne, ce système est largement appliqué.

Les autorisations nécessaires n'ont pas encore été délivrées en Belgique.

Quelles sont les perspectives en la matière ?

Réponse :

Le système de signalisation automatique du degré d'occupation des parkings n'est pas appliqué actuellement en Belgique. La plupart des parkings sont exploités par des entreprises privées et sont situés le long de voies apparte-

Vraag :

Welke zijn de criteria van het B. E. E. voor het al dan niet plaatsen van wegverlichting ?

Antwoord :

De criteria zijn de volgende :

- a) verkeersdensiteit groter dan 6 000 voertuigen/dag;
- b) eventuele bijzonder gevaarlijke situaties (bochten, slechte zichtbaarheid, enz....).

Vraag :

Zijn de rijkswegen ten achter gesteld t.o.v. autosnelwegen met betrekking tot elektrische veiligheidsuitrustingen ?

Atwoord :

Næen. De twee programma's worden parallel uitgevoerd. Wel dient vermeld te worden dat bij autosnelwegen voorrang wordt gegeven aan de verlichting van de in- en uitritten en aan de uitrusting met praatpalen. Langs de RW, waarlangs het eveneens zeer moeilijk is een telefoontoestel te bereiken, zijn of worden nu eveneens praatpalen geplaatst. Dit is o.m. het geval voor de RW 617 Antwerpen-Maldegem en de RW 4, vak Namen-Aarlen.

Vraag :

Wat betreft de verkeerslichten aan de kruiswegen, wordt er niet te veel aandacht gegeven aan ongevallen ? Zijn er geen andere criteria ?

Antwoord :

Het belangrijkste criterium dat het departement gebruikt om te bepalen welke kruispunten langs de rijkswegen met driekleurige verkeerslichten zullen uitgerust worden, is de verkeersdensiteit op het betrokken kruispunt. Een kruispunt dat niet aan het criterium van de verkeersdensiteit voldoet, kan in aanmerking komen om te worden uitgerust met driekleurige verkeerslichten indien het onderzoek van de ongevallen, geregistreerd op het kruispunt, aantoonde dat door de plaatsing van driekleurige verkeerslichten een vermindering van het aantal ongevallen mag worden verwacht.

Vraag :

Waarom geen voorsignalisatie plaatsen voor de parkings in de binnenstad ?

In Duitsland zijn zulke systemen ruimschoots voorzien. Tot nu toe worden geen toelatingen gegeven in België.

Welke zijn de vooruitzichten terzake ?

Antwoord :

Een automatische signalisatie van de bezettingsgraad van parkings wordt op heden in België niet toegepast. De meeste parkings worden uitgebaat door private ondernemingen en zijn gelegen langs stads- of gemeentewegen, die niet tot de

nant à la ville ou à la commune, qui ne relèvent pas de la compétence du département. Apparemment, la rentabilité d'une telle signalisation pour ces installations privées n'est pas encore suffisamment démontrée.

En ce qui concerne les parkings situés le long des voies qui relèvent de la compétence du département, tels que les parkings à hauteur des voies de pénétration autoroutières des grandes agglomérations, on pourrait examiner si le taux d'occupation actuel justifie l'utilisation de pareils systèmes.

Il s'avère toutefois qu'une étude relative à l'installation d'une présignalisation pour les parkings souterrains est en cours en ce qui concerne la ville de Bruges. Il faut cependant préciser que cette étude est effectuée à la demande et à charge de la ville de Bruges. Le département est d'ailleurs consulté et donnera un avis au sujet de la signalisation fixe devant être installée le long des routes de l'Etat qui serviraient de voies d'accès à ces parkings.

2. Par province

a) Hainaut

Question :

Quelles sont les mesures prises pour fluidifier le trafic à Charleroi ?

Pourquoi une étude intégrée entre le département et les communes intéressées n'est-elle pas réalisée, avec exécution coordonnée ?

Réponse :

Le projet de programme de sélectivité industrielle — art. 533.03 — prévoit 20 millions de F pour la coordination des signalisations lumineuses de voies d'accès au centre de Charleroi.

Cette réalisation se fera en accord avec toutes les instances intéressées.

Question :

Sur la RN 853, où en est la signalisation pour le contournement d'Anderlues ?

Réponse :

L'adjudication de ces travaux a eu lieu le 24 mars 1983 et la signalisation a été mise en service le 5 octobre 1983.

Une demande complémentaire ayant été adressée par l'administration communale d'Anderlues, les services compétents réexamineront la situation afin de compléter la signalisation actuelle.

Question :

La commune de Beaumont a demandé le placement d'un éclairage et d'une signalisation sur la RN 36, où il y a beaucoup d'accidents. Qu'en est-il ?

Réponse :

Il s'agit d'une demande de feux tricolores à commande manuelle au droit de l'athénée royal et de l'école primaire à Beaumont.

bevoegdheid van het departement behoren. Blijkbaar is de rentabiliteit van een dergelijk signalisatie voor deze private installaties nog niet voldoende bewezen.

Wat het parkings aangaat langs wegen die vallen onder de bevoegdheid van het departement, zoals de parkings ter hoogte van inval-autosnelwegen van grote agglomeraties, kan desgevallend onderzocht worden of de huidige bezettingsgraad het gebruik van dergelijke systemen wettigt.

Er blijkt evenwel een studie te bestaan voor de stad Brugge, waarbij men zou overgaan tot een voorsignalisatie van de ondergrondse parkings. Er moet evenwel aan toegevoegd worden dat dit in opdracht gebeurt en ten laste van de stad Brugge. Het departement wordt trouwens geraadpleegd en zal advies verlenen omtrent de vaste signalisatie die geplaatst moet worden langs de rijkswegen, die als toegangswegen zouden fungeren naar hogergenoemde parkings.

2. Per provincie

a) Henegouwen

Vraag :

Welke maatregelen werden genomen om het verkeer te Charleroi vlotter te doen verlopen ?

Waarom wordt tussen het departement en de betrokken gemeenten niet een geïntegreerde studie ondernomen met een gecoördineerde uitvoering ?

Antwoord :

In het project-programma inzake industriële selectiviteit — art. 533.03 — is een bedrag van 20 miljoen F uitgetrokken voor de coördinatie van de verkeerslichten op de toegangswegen tot het centrum van Charleroi.

De uitvoering van de werken zal in overleg met de betrokken instanties gebeuren.

Vraag :

Hoever staat het, op RW 853, met de verkeersaanwijzingen voor de omleiding rond Anderlues ?

Antwoord :

De aanbesteding van die werken had plaats op 24 maart 1983 en de verkeerssignalisatie werd in werking gesteld op 5 oktober 1983.

Daar het gemeentebestuur van Anderlues om bijkomende installaties heeft verzocht, wordt dit verzoek tot aanvulling van de bestaande verkeerssignalisatie thans door de bevoegde diensten onderzocht.

Vraag :

De gemeente Beaumont heeft gevraagd dat verkeerslichten worden geplaatst op RW 36, waar talrijke ongevallen plaatshebben.

Antwoord :

Het betreft hier een vraag om handbediende driekleurige verkeerslichten ter hoogte van het koninklijk atheneum en de lagere school te Beaumont.

La Commission spéciale de la Sécurité routière a émis un avis négatif. Selon elle, le trafic routier est trop faible et la visibilité bonne.

b) *Liège*

Question :

Sur la RN 3 Fléron-Herve à Beyne-Heusay, l'éclairage public est défectueux et a provoqué en 1983 plusieurs accidents mortels.

Sera-t-il amélioré cette année ?

Réponse :

L'installation d'éclairage public dont objet entre les cumuls 4, 5 à 7 sur la RN 3 est prévue au programme physique 1984 à l'article 533.03.

Le montant estimé des travaux est de 12 millions de F.

c) *Namur*

Question :

Quand sera mis en état l'éclairage public du pont « Charles de Gaulle » à Dinant ?

Réponse :

L'éclairage de ce pont fait partie de l'éclairage public de la RN 17 Namur-Dinant.

Est programmé pour 1984 le tronçon allant de Profondeville à Anhée (cumulées 12 à 18).

Le tronçon de Anhée à Dinant y compris ledit pont, soit 10 Kms, pourra être programmé sur l'année 1985.

L'éclairage public du viaduc « Charlemagne » ainsi que des deux carrefours situés de part et d'autre de ce viaduc a été programmé sur l'année 1983 et sera exécuté en 1984.

d) *Flandre orientale*

Question :

Dans la réponse précédente à propos des feux tricolores (Baalhoeke-Château d'eau), il n'a pas été tenu compte des accidents constatés par la police locale. Ce problème pourrait-il être soumis à un nouvel examen ?

Réponse :

Ce problème sera à nouveau soumis à la Commission spéciale de la Sécurité routière. L'attention des membres de la Commission sera attirée sur le fait que, jusqu'à présent, il n'a peut-être pas été tenu compte des accidents constatés par la police.

De Bijzondere Commissie voor Verkeersveiligheid heeft een ongunstig advies uitgebracht.

Volgens haar is de verkeersdruk te zwak en is er een goede zichtbaarheid.

b) *Luik*

Vraag :

Op RW 3 Fléron-Herve te Beyne-Heusay, is de openbare verlichting ontoereikend, wat in 1983 aanleiding heeft gegeven tot verscheidene dodelijke ongevallen.

Zal zulks dit jaar worden verholpen ?

Antwoord :

De installatie van de openbare verlichting waarvan hier sprake is tussen de afstandspunten 4, 5 tot 7 op RW 3 komt voor op het programma 1984 onder artikel 533.03.

De werken worden op 12 miljoen F geraamd.

c) *Namen*

Vraag :

Wanneer zal de openbare verlichting van de « Charles de Gaulle »-brug te Dinant klaar zijn ?

Antwoord :

De verlichting van die brug maakt deel uit van de openbare verlichting van RW 17 Namen-Dinant.

Voor 1984 is geprogrammeerd het vak van Profondeville tot Anhée (cumulus 12 tot 18).

Het vak van Anhée tot Dinant met inbegrip van voornoemde brug, d.i. 10 km, kan in 1985 geprogrammeerd worden.

De openbare verlichting van het viaduct Charlemagne en van de twee kruispunten gelegen aan beide zijden van het viaduct, werd geprogrammeerd in het raam van 1983 en zal worden uitgevoerd in 1984.

d) *Oost-Vlaanderen*

Vraag :

Bij het vorige antwoord omtrent de driekleurige verkeerslichten te Baalhoeke-Watertoren is er geen rekening gehouden met de ongevallen die geverbaliseerd worden door de lokale politie. Kan de aangelegenheid terug worden onderzocht ?

Antwoord :

De aangelegenheid zal opnieuw worden voorgelegd aan de Bijzondere Commissie voor Verkeersveiligheid, waarbij de aandacht zal gevestigd worden op het tot heden mogelijk niet in rekening brengen van de ongevallen geverbaliseerd door de politie.

e) *Flandre occidentale**Question :*

Les carrefours et les zones de changement de direction de la RN Ypres-Poperinge sont mal éclairés. Des mesures sont-elles prévues ?

Réponse :

L'hypothèse de l'installation d'un éclairage routier aux carrefours et zones de changement de direction de la RN 908 (Ypres-Poperinge) a été examinée par la Commission spéciale de la sécurité routière le 27 juin 1983.

La Commission ne disposait toutefois pas de données concrètes concernant la densité du trafic sur ce nouveau tronçon qui n'a été mis en service qu'en octobre 1982 en vue de dédoubler la RN 9 entre Ypres et Poperinge. Elle a néanmoins estimé que le trafic sur la RN 908 pouvait être considéré comme faible et que ce tronçon ne présentait aucune caractéristique particulière pouvant justifier l'installation immédiate d'un éclairage routier aux carrefours et zones de changement de direction. La gendarmerie n'a d'ailleurs signalé aucun accident ni aux carrefours ni sur le tronçon longeant la voie de chemin de fer.

La Commission a décidé d'attendre de connaître l'évolution du trafic sur la RN 908 entre Ypres et Poperinge avant de rendre un avis concernant l'installation d'un éclairage routier aux carrefours. Elle procédera à une nouvelle évaluation à l'occasion des prochains comptages généraux du trafic qui auront probablement lieu en 1985.

Question :

Récemment, une série d'accidents mortels se seraient produits sur la RN Ypres-Poperinge. Cette affaire pourrait-elle être réexaminée ?

Réponse :

Compte tenu des éléments nouveaux, ce problème sera soumis une nouvelle fois à la Commission spéciale de la Sécurité routière.

Question :

Qu'en est-il de la synchronisation des feux de signalisation dans l'arrondissement de Bruges en collaboration avec les communes ? Quelles sont les perspectives en la matière ?

Réponse :

Actuellement, dans l'arrondissement de Bruges, sept séries de feux de signalisation placés le long de la RN 905 sur le territoire de Bruges sont déjà reliés à un ordinateur central qui coordonne le fonctionnement de toutes les installations. Vingt-six installations doivent encore être raccordées pour que l'ensemble du ring de Bruges soit couvert par l'ordinateur. Les crédits prévus au budget 1984 du Fonds des Routes n'ont pas permis de prendre ces travaux en considération dans les propositions.

Le cas échéant, ils pourront être repris dans les propositions pour 1985.

e) *West-Vlaanderen**Vraag :*

Op de RW Ieper-Poperinge is de verlichting van de kruispunten en uitwijkzones onvoldoende. Welke zijn de vooruitzichten ?

Antwoord :

De plaatsing van een wegverlichting op de kruispunten en de uitwijkzones langs de RW 908 (Ieper-Poperinge) werd door de Bijzondere Commissie voor Verkeersveiligheid onderzocht in haar vergadering van 27 juni 1983.

Voor dit onderzoek beschikte de commissie evenwel niet over concrete gegevens betreffende de verkeersdensiteit op dit nieuwe wegvak, dat pas sinds oktober 1982 in dienst werd gesteld als ontubbeling van de RW 9 tussen Ieper en Poperinge. De commissie was evenwel van oordeel dat het verkeer op de RW 908 als gering kan beschouwd worden en dat het wegvak geen bijzondere wegkarakteristieken vertoont die de onmiddellijke aanleg van een wegverlichting op de kruispunten en de uitwijkzones kan rechtvaardigen. Bovendien werd er door de Rijkswacht voor de verschillende kruispunten en voor het wegvak gelegen langs de spoorweg, geen melding gemaakt van ongevallen.

De commissie besloot om de evolutie van het verkeer op de RW 908 tussen Ieper en Poperinge verder af te wachten alvorens een advies te verstrekken aangaande de aanleg van een wegverlichting op de kruispunten. Ter gelegenheid van de eerstvolgende algemene verkeersstellingen, die vermoedelijk in 1985 zullen gehouden worden, zal de voornoemde aangelegenheid opnieuw geëvalueerd worden.

Vraag :

Op de RW Ieper-Poperinge zou recentelijk een reeks zware verkeersongelukken gebeurd zijn met dodelijke afloop. Kan deze zaak opnieuw worden onderzocht ?

Antwoord :

De aangelegenheid zal opnieuw voorgelegd worden aan de Bijzondere Commissie voor Verkeersveiligheid, gezien de nieuwe elementen.

Vraag :

Aandacht wordt gevraagd voor de synchronisatie van de verkeerslichten in het arrondissement Brugge in samenwerking met de gemeenten. Wat zijn de vooruitzichten terzake ?

Antwoord :

In het arrondissement Brugge zijn op dit ogenblik reeds zeven installaties met driekleurige verkeerslichten gelegen langs de RW 905 op het grondgebied van Brugge, aangesloten op een centrale computer voor de coördinatie van deze installaties. Er dienen nog zesentwintig installaties te worden aangesloten om het geheel van de ring om Brugge te vervullen. Het toegestane krediet op de begroting 1984 van het Wegenfonds liet niet toe deze uitbreiding op de voorstellen op te nemen.

Desgevallend kan de uitbreiding opgenomen worden op de voorstellen voor 1985.

E. Bâtiments

1. Généralités

Question :

Pourquoi un programme pluriannuel de construction de bâtiments destinés aux administrations centrales n'est-il pas mis sur pied, de manière à réduire les frais énormes de loyers ?

Réponse :

Les programmes de construction de bâtiments de l'Etat sont établis pour des périodes couvrant plusieurs années.

Ces programmes sont revus au début de chaque exercice et il est établi à ce moment un programme physique limité aux crédits mis à la disposition de la Régie des Bâtiments. Les projets qui n'ont pu être retenus à ce programme physique sont versés dans un programme de réserve qui servira de base à l'élaboration du programme physique de l'exercice suivant. C'est ainsi que la Régie des Bâtiments dispose de programmes pour les exercices 1984, 1985 et 1986.

La Régie des Bâtiments souhaite depuis des années pouvoir se débarrasser des locations s'avérant de plus en plus coûteuses, mais sa politique en la matière se trouve freinée par la modicité et l'insuffisance des crédits mis annuellement à sa disposition.

Question :

Le programme d'investissement pour les bâtiments en 1984 présente une distorsion de 300 millions au détriment de la Wallonie. Pourquoi ?

Réponse :

Il n'existe aucune distorsion de quelque ordre que ce soit au détriment de la Wallonie dans le programme de 1984 de la Régie des Bâtiments.

En effet, les 8 300 millions de F d'investissement prévus sont répartis à raison d'un tiers pour chacune des trois régions.

Il y a cependant lieu de remarquer que les crédits nécessaires à l'exécution des travaux gérés par l'Administration des Bâtiments (Ecoles européennes entre autres) figurent pour 550 millions entièrement sur le quota « Région bruxelloise » puisque localisés dans cette région.

Question :

Pourquoi le budget prévoit-il quelque 7 milliards pour le logement des Communautés européennes ?

Réponse :

Le montant de 7 milliards inscrit au budget ne représente que le nouveau plafond d'engagement et reprend donc les engagements des années précédentes ainsi que les nouvelles autorisations pour 1984. Quant aux engagements prévus pour 1984, ils ne s'élèvent qu'à 550 millions de F.

Les 7 milliards constituent l'estimation de l'immeuble à construire pour le Conseil des Ministres de la C. E. E. aux frais de ces communautés. Il n'y a donc aucune implication budgétaire sur le budget des Travaux publics pour l'immeuble proprement dit, ni pour les honoraires d'études.

E. Gebouwen

1. Algemeenheden

Vraag :

Waarom wordt geen meerjarenprogramma opgesteld voor het optrekken van gebouwen voor de centrale besturen, om een einde te maken aan de zeer hoge huurkosten ?

Antwoord :

De programma's voor de bouw van de rijksgebouwen zijn opgemaakt voor een periode die verschillende jaren bestrijkt.

Deze programma's worden herzien in het begin van ieder budgetair jaar; op dat ogenblik worden de fysische programma's opgemaakt die beperkt blijven tot de ter beschikking van de Regie der Gebouwen gestelde kredieten. De ontwerpen die niet behouden konden worden, komen in een reserveprogramma terecht, dat zal dienen als basis voor de uitwerking van het zakelijke programma van het volgende jaar. Zo beschikt de Regie der Gebouwen over programma's voor de jaren 1984, 1985 en 1986.

De Regie der Gebouwen wenst zich sinds jaren te kunnen ontdoen van steeds zwaarder wegende huurlasten, maar haar beleid terzake is beperkt door de geringe en ontoereikende kredieten die haar jaarlijks ter beschikking gesteld worden.

Vraag :

Het investeringsprogramma 1984 voor de gebouwen geeft een distorsie te zien van 300 miljoen in het nadeel van Wallonië. Hoe wordt dat verklaard ?

Antwoord :

Wallonië is helemaal niet benadeeld door het investeringsprogramma 1984 van de Regie der Gebouwen.

Het uitgetrokken bedrag van 8 300 miljoen F komt de drie gewesten ten goede, elk voor één derde.

Toch zij opgemerkt dat de kredieten die nodig zijn voor de uitvoering van de werken die geleid worden door het Bestuur der Gebouwen (o.a. Europese Scholen) voor 550 miljoen uitgetrokken zijn op de rubriek « Brusselse Gewest », aangezien de werken aldaar gelokaliseerd zijn.

Vraag :

Waarom zijn 7 miljard F ingeschreven in de begroting voor de huisvesting van de Europese Gemeenschappen ?

Antwoord :

De 7 miljard F die in de begroting voorkomen, stellen enkel het nieuwe vastleggingsplafond voor en nemen dus de vastleggingen over van de vorige jaren alsmede de nieuwe machtigingen voor 1984. Wat betreft de vastleggingen voor 1984, is slechts 550 miljoen F voorzien.

7 miljard is de raming betreffende het op te richten gebouw voor de Ministerraad van de E. E. G., voor rekening van die gemeenschap. Er bestaat bijgevolg geen enkele budgettaire implicatie op de begroting van Openbare Werken, voor het eigenlijke gebouw en evenmin voor de honoraria in verband met studies.

L'immeuble pour l'extension des Commissions du Parlement européen est à charge du budget belge; ce bâtiment sera ensuite loué au Parlement européen.

D'où : acquisition 120 millions, Article 70.04,
Travaux 1^{re} tranche : 200 millions, Article 72.03,
Honoraires : 52 millions (Article 72.03),
prévu au budget de 1986 de l'Administration des Bâtiments.

Question :

Pourquoi les montants prévus pour les centres administratifs de l'Etat dans les grands centres (50 millions) sont-ils insuffisants ?

Réponse :

Dans le programme 1984 adapté, qui a été établi au début de l'année en tenant compte des transferts de 1983 (projets non engagés pour cause d'insuffisance de crédits d'investissements à la Régie des Bâtiments) et des décisions récentes, le crédit prévu pour le Centre administratif de l'Etat de Bruxelles a été relevé jusqu'à 200 millions. Les dépenses pour les travaux en cours à ce Centre administratif, qui s'élèvent à 400 millions, seront portées en moins au poste « Divers » prévu pour la Région bruxelloise.

Question :

Il existe sous la présidence du Ministre une Commission consultative des arts et métiers d'art.

Pour quel montant des œuvres d'art ont-elles été acquises respectivement en 1982 et 1983 ou seront acquises en 1984, où celles-ci ont-elles été placées et quels bâtiments garnissent-elles ?

Le Ministère des Travaux publics possède-t-il encore des œuvres d'art (statues) pour lesquelles il n'est pas encore prévu de lieu d'implantation ? Les communes peuvent-elles poser leur candidature pour obtenir de telles œuvres ?

Réponse :

1. Au département la Commission consultative des arts et métiers d'art est très active. Elle tente par son action de faire prendre conscience aux artistes, aux auteurs de projet et au grand public du rayonnement du patrimoine artistique en général et de la valeur culturelle et éducative des œuvres d'art en particulier. Cette Commission sensibilise les auteurs de projet pour l'« Intégration de l'art » dans les bâtiments et les œuvres d'art réalisées par le département en les incitant, dès le début de l'étude d'un projet de construction, à faire appel au concours d'un artiste, afin de permettre une affinité d'esprit entre les deux auteurs de projet.

Le rôle de cette Commission n'est donc pas du tout de conseiller, lors d'une « acquisition » d'art; sa tâche consiste à réaliser l'intégration de l'art.

Le président de la Commission est actuellement M. Ph. Roberts-Jones, conservateur en chef des Musées royaux des Beaux-Arts de Belgique.

2. a) En 1982, les montants suivants (T. V. A. comprise) ont été alloués lors de l'érection de bâtiments de l'Etat :

Bruxelles :

1. Centre administratif de l'Etat. Grand hall d'entrée :

— Deux tapis muraux de Mme Tapta
Wierusz-Kowalski 1 458 990 F

Het gebouw voor de uitbreiding van de Commissies van Het Europees Parlement is ten laste van de Belgische begroting; dit gebouw zal later aan het Europees Parlement worden verhuurd.

Bijgevolg : aankoop 120 miljoen (artikel 70.04),
Werken 1^{re} schijf : 200 miljoen (artikel 72.03),
Honoraria : 52 miljoen (artikel 72.03),
ingeschreven op de begroting van 1986 van het Bestuur der Gebouwen.

Vraag :

Waarom zijn de bedragen voor rijksadministratieve centra in de grote centra (50 miljoen) zijn onvoldoende ?

Antwoord :

In het aangepaste programma 1984, dat begin van het jaar werd opgemaakt, rekening houdende met de overdrachten van 1983 (niet vastgelegde ontwerpen wegens onvoldoende investeringskredieten bij de Rijksadministratie) en de recente beslissingen, werd het voor het Rijksadministratief Centrum Brussel uitgetrokken krediet tot 200 miljoen opgetrokken. Tevens zullen de uitgaven voor de aan de gang zijnde werken voor dit Rijksadministratief Centrum afgenomen worden van de 400 miljoen die onder de rubriek « Diversen » werden voorzien voor het Brussels Gewest.

Vraag :

Onder voorzitterschap van de Minister bestaat een Commissie van advies inzake kunst en kunstambachten.

Voor welk bedrag werden respectievelijk in 1982 en 1983 kunstwerken aangekocht of zullen er in 1984 aangekocht worden en waar werden deze geplaatst of welke gebouwen versieren zij ?

Bezit het Ministerie van Openbare Werken nog kunstwerken (beelden) welke ongebruikt liggen te wachten op een plaats ? Kunnen de gemeenten ter zake hun kandidatuur stellen ?

Antwoord :

1. Op het departement is inderdaad een Commissie van advies inzake kunst en kunstambachten bedrijvig. Deze Commissie tracht door haar actie de kunstenaars, de ontwerpers en het grote publiek bewust te maken van de uitstraling van het artistiek patrimonium in het algemeen en van de culturele en educatieve waarde van de kunstwerken in het bijzonder. Deze Commissie sensibiliseert de ontwerpers voor de « Integratie van de kunst » in de gebouwen en kunstwerken opgetrokken door het departement, door hen aan te sporen om, vanaf het begin van de studie van een bouwproject, een beroep te doen op de medewerking van een kunstenaar, ten einde een geestesverwantschap tussen beide ontwerpers mogelijk te maken.

De rol van deze Commissie is dus allerm minst te adviseren bij « kopen » van kunst; haar taak ligt in het bewerkstelligen van de integratie van kunst.

Voorzitter van de Commissie is thans de heer Ph. Roberts-Jones, hoofdconservator van de Koninklijke Musea van Schone Kunsten van België.

2. a) In 1982 werden volgende bedragen (incl. B. T. W.) aan kunstwerken besteed bij het oprichten van rijksgebouwen :

Brussel :

1. Rijksadministratief Centrum. Grote inganghall :

— Twee wandtapijten van Mevr. Tapta
Wierusz-Kowalski 1 458 990 F

— Deux tapis muraux de l'atelier Van Havere ... 1 696 500 F
— Sculpture de G. Grard ... 4 680 000 F

2. Centre Administratif de l'Etat. Esplanade :

— Sculpture de N. Neujean ... 6 786 000 F

3. Musée d'Art Moderne :

— Grille décorative de A. Willequet ... 4 983 557 F

b) En 1983, les montants suivants (T. V. A. comprise) ont été alloués aux œuvres d'art lors de l'érection de bâtiments de l'Etat :

1. Ghlin :

Protection civile. Internat pour objecteurs de conscience :

— Céramique murale de E. Dubrunfaut ... 926 640 F

2. Butgenbach :

Centre socio-culturel « Worriken » :

— Tapis mural de A. Blank ... 702 000 F

— Totem de R. Greisch ... 525 000 F

3. Uccle :

Ecole Européenne. Bâtiment des classes artistiques :

— Panneau mural coulé en bronze de M. Guyaux ... 813 150 F

c) Pour 1984, il n'y a eu jusqu'à présent qu'un dossier concret en réparation pour le Centre Administratif de Namur :

— Sculpture en pierre bleue de J.P. Heupgen.

3. Le Ministre des Travaux publics ne possède aucune œuvre d'art qui reste inutilisée à atteindre un lieu d'exposition.

La question de savoir si les communes peuvent, poser leur candidature sur la matière n'a donc ici aucune signification.

2. Par province

a) Hainaut

Question :

Des précisions sont demandées au sujet du projet de centre administratif à Thuin.

Réponse :

Ce centre administratif abritera les services des Ministères de l'Agriculture et des Finances.

L'étude est confiée à l'architecte Dussart.

Le montant des travaux est estimé à 30 millions.

L'adjudication aura lieu à la fin de l'année 1984.

— Twee wandtapijten van het atelier Van Havere ... 1 696 500 F
— Beeldhouwwerk van G. Grard ... 4 680 000 F

2. Rijksadministratief Centrum. Esplanade :

— Beeldhouwwerk van N. Neujean ... 6 786 000 F

3. Museum voor Moderne Kunst :

— Decoratief rooster van A. Willequet ... 4 983 557 F

b) In 1983 werden volgende bedragen (incl. B. T. W.) besteed aan kunstwerken bij het oprichten van rijksgebouwen :

1. Ghlin :

Civiele Bescherming. Internaat voor Gewetensbezwaarden :

— Muurkeramiek van E. Dubrunfaut ... 926 640 F

2. Butgenbach :

Sociaal-Cultureel Centrum « Storriken » :

— Wandtapijt van A. Blank ... 702 000 F

— Totem van R. Greisch ... 525 000 F

3. Ukkel :

Europese School. Kunstklassengebouw :

— Muurpaneel in gegoten brons van M. Guyaux ... 813 150 F

c) Voor 1984 is tot op heden slechts één concreet dossier in voorbereiding, namelijk voor het Rijksadministratief Centrum te Namen :

— Beeldhouwwerk in blauwe hardsteen van J.P. Heupgen.

3. Het Ministerie van Openbare Werken bezit geen kunstwerken die ongebruikt liggen te wachten om te worden tentoongesteld.

De vraag of gemeenten ter zake hun kandidatuur kunnen stellen is dan ook niet ter zake.

2. Per provincie

a) Henegouwen

Vraag :

Kan enige verduidelijking worden verstrekt in verband met het geplande administratief centrum te Thuin ?

Antwoord :

In het administratief centrum zullen de diensten van Landbouw en Financiën worden ondergebracht.

De studie ervan werd toevertrouwd aan architect Dussart.

Het bedrag van de werken wordt op 30 miljoen geraamd.

De toewijzing zal gebeuren eind 1984.

Le site sur lequel sera érigé ce centre administratif est celui de l'ancienne gare de l'Ouest de Thuin, rue de Moustier.

L'entreprise pour la démolition des anciens bâtiments débutera incessamment, la notification des travaux à l'entrepreneur datant du 28 décembre 1983.

Question :

Quand sera construite la nouvelle justice de paix à Thuin ?

Réponse :

L'avant-projet a été déposé par l'architecte Poncelet après deux remaniements de l'esquisse au niveau des fonctions et de l'expression architecturale de la façade à rue.

Cette étude a recueilli l'avis favorable du Ministère de la Justice le 16 novembre 1983 moyennant quelques modifications ultérieures n'entravant pas la poursuite.

L'accord de principe a été sollicité officiellement auprès de l'Urbanisme le 21 octobre 1983. Les documents destinés à la Commission Royale des Monuments et des Sites ainsi qu'à la ville étaient annexés à la demande; aucun accord n'est parvenu à ce jour.

Avec les réserves d'usage en ce qui concerne les remarques urbanistiques éventuelles, les documents d'adjudication seront établis de manière qu'elle ait lieu au début du quatrième trimestre 1984, avec commencement des travaux à la fin de la même année.

L'estimation du montant des travaux est de 17 130 000 F.

Question :

Quid au sujet du bâtiment des Finances à Chimay ?

Réponse :

Les études confiées à l'architecte Louis sont terminées.

L'engagement provisoire a été demandé pour un montant de 50,5 millions.

Ce bâtiment de 5 niveaux et d'une surface de 2 250 m² de bureaux abritera divers services des Finances : contributions directes, T. V. A., cadastre.

Le début des travaux est programmé pour septembre 1984.

Question :

Quand seront faits les travaux à la douane d'Erquelines ?

Réponse :

Ce bureau de douane international sera situé sur la Route Nationale 744 Charleroi-Maubeuge.

L'étude confiée à l'architecte Pinon se fera en coordination avec la France en ce qui concerne l'aubette centrale.

Het administratief centrum zal worden opgericht op het terrein van het vroegere station « West » van Thuin, rue de Moustier.

De afbraakwerken zullen onverwijld beginnen en de aanemer werd daarvan op de hoogte gebracht op 28 december 1983.

Vraag :

Wanneer zal een nieuw vrederecht gebouwd worden te Thuin ?

Antwoord :

Het voorontwerp werd ingediend door architect Poncelet, nadat het ontwerp tweemaal gewijzigd werd in verband met de inrichting van het gebouw en het architecturaal aspect van de voorgevel.

De Minister van Justitie heeft op 16 november 1983 over het ontwerp een gunstig advies uitgebracht, mits enkele wijzigingen worden aangebracht, die de voortgang van de werken niet zullen belemmeren.

Het principiële akkoord werd officieel bij de Dienst voor Stedebouw aangevraagd op 21 oktober 1983. Die aanvraag was vergezeld van de stukken bestemd voor de koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen evenals voor de stad Thuin. Tot op heden werd geen goedkeuring verstrekt.

Onder het gebruikelijke voorbehoud betreffende de eventuele opmerkingen van stedenbouwkundige aard zullen de aanbestedingsdocumenten derwijze worden opgesteld dat de toewijzing in het begin van het vierde kwartaal 1984 zal kunnen plaatsgrijpen en de werken op het einde van het jaar zullen kunnen worden aangevat.

De kostprijs van de werken wordt op 17 130 000 F geraamd.

Vraag :

Quid betreffende het gebouw van Financiën te Chimay ?

Antwoord :

De aan architect Louis toevertrouwde studies zijn geëindigd.

Er werd een voorlopige vastlegging gevraagd voor een bedrag van 50,5 miljoen.

In dit gebouw van vijf verdiepingen met een kantooroppervlakte van 2 250 m² zullen diverse diensten van Financiën worden ondergebracht : directe belastingen, B. T. W., kadaster.

De werken zullen in september 1984 beginnen.

Vraag :

Wanneer zullen de werken aan het tolkantoor van Erquelines voltooid zijn ?

Antwoord :

Er komt een internationaal tolkantoor op R W n° 744 Charleroi-Maubeuge.

De aan architect Pinon toevertrouwde studie zal voor het controlegedeelte uitgevoerd worden in samenwerking met Frankrijk.

L'avant-projet a été approuvé et le montant des travaux est estimé à 25,3 millions, T. V. A. comprise.

Les techniques spéciales et l'électricité sont estimés à 5,5 millions en supplément.

L'adjudication peut être escomptée pour la fin de l'année 1984.

Question :

Le bâtiment de la Régie des Routes à Anderlues connaît un problème de sanitaires. Quid ?

Réponse :

La Régie des Routes à Anderlues est installée provisoirement dans une ferme qui vient d'être expropriée pour permettre la construction de la route n° 744 Charleroi-Maubeuge.

Il est exact que les installations sanitaires sont sommaires et ne comportent qu'un seul W. C.

Un projet de construction de hangars est actuellement à l'étude au service du Hainaut de la Régie des Bâtiments. Ce projet comporte la création de sanitaires.

La mise en adjudication des travaux est programmée pour le deuxième trimestre de 1984.

Question :

Quels sont les travaux de restauration prévus à l'abbaye d'Aulnes ?

Réponse :

Aucun travail important n'est à réaliser à l'abbaye d'Aulnes; il ne s'agit en fait que de petits travaux d'entretien, par exemple la restauration de la couverture, de la chape et du mur acrotère du restaurant « Du Maigre ».

Les dépenses sont à charge de l'article 12.20.03, car le bien n'est pas géré par la Régie des Bâtiments.

b) Limbourg

Question :

Quels sont les projets pour 1984 en ce qui concerne les bâtiments dans le Limbourg ?

Réponse :

Les projets suivants (travaux et acquisitions) sont prévus, pour la province du Limbourg, au programme physique 1984 de la Régie des bâtiments (projets représentant plus de 5 millions) :

Justice :

— Borgloon : Justice de Paix	15 millions
— Tongres : Palais de Justice - Acquisition	24 millions
— Bilzen : Justice de Paix - Acquisition ...	6 millions

Intérieur :

— Hasselt : Gouvernement provincial - Aménagement jardin du gouverneur ...	8 millions
---	------------

Het voorontwerp werd goedgekeurd en de kostprijs van de werken wordt geraamd op 25,3 miljoen, B. T. W. inbegrepen.

De speciale technieken en de elektriciteit vergen naar raming nog eens 5,5 miljoen.

De aanbesteding wordt tegen eind 1984 in uitzicht gesteld.

Vraag :

Het gebouw van de Regie der Wegen te Anderlues beschikt niet over behoorlijke sanitaire inrichtingen. Quid ?

Antwoord :

De Regie der Wegen van Anderlues werd voorlopig ondergebracht in een boerderij die onlangs onteigend werd om de aanleg van weg n° 744 Charleroi-Maubeuge mogelijk te maken.

Het is juist dat de sanitaire inrichting summier is en slechts één WC omvat.

Een ontwerp voor de bouw van loodsen wordt thans onderzocht door de Henegouwse dienst van de Regie der Gebouwen. Dit ontwerp voorziet in sanitaire inrichtingen.

De aanbesteding der werken wordt in uitzicht gesteld tegen het tweede kwartaal van 1984.

Vraag :

Welke restauratiewerken is men voornemens uit te voeren in de abdij van Aulnes ?

Antwoord :

In de Abdij van Aulnes dient geen enkel belangrijk werk te worden uitgevoerd; het betreft in feite kleine onderhoudswerken, bij voorbeeld de restauratie van de bedekking, van de kaping en van de muur met postcement van het restaurant « Du Maigre ».

De uitgaven vallen ten laste van artikel 12.20.03, aangezien het goed niet door de Regie der Gebouwen beheerd wordt.

b) Limburg

Vraag :

Wat is voorzien voor de gebouwen voor 1984 in Limburg ?

Antwoord :

Volgende ontwerpen (werken en aankopen) zijn voor de provincie Limburg voorzien in het fysisch programma 1984 van de Regie der Gebouwen (ontwerpen van meer dan 5 miljoen) :

Justitie :

— Borgloon : Vrederecht	15 miljoen
— Tongeren : Justitiepaleis - Aankoop ...	24 miljoen
— Bilzen : Vrederecht - Aankoop	6 miljoen

Binnenlandse Zaken :

— Hasselt : Provinciaal Gouvernement - Tuinaanleg gouverneur	8 miljoen
--	-----------

Gendarmerie :

- Hasselt : Construction 90 millions
- Hasselt : 2^e phase - Ateliers 50 millions

Finances :

- Tongres : Acquisition terrain 15 millions

Centres administratifs de l'Etat :

- Neerpelt 55 millions

Au surplus, des travaux et acquisitions de moins de 5 millions pourront être imputés à charge du crédit global de 400 millions prévu, sous la rubrique « Divers » du programme physique 1984, pour la Région flamande.

c) Namur

Question :

Y a-t-il un projet de construire un centre administratif à Dinant ?

Réponse :

Il existait, à Dinant, un problème résultant de la dispersion des services relevant du Ministère de la Justice. Ce problème a trouvé sa solution dans l'acquisition de l'ancienne école technique de l'Etat située à proximité immédiate du Palais de Justice et dans laquelle on a pu prévoir, moyennant des travaux d'aménagement, le regroupement de tous ces services.

Par ailleurs, il existe un projet de centre des Finances dont le programme prévoit une surface nette de l'ordre de 2 100 m².

Après que l'une ou l'autre proposition de location ou d'acquisition d'immeubles existants eut été examinée et écartée parce que les besoins de services administratifs ne s'en seraient pas trouvés satisfaits et que les surfaces proposées étaient nettement insuffisantes, il a été décidé de construire un nouveau bâtiment.

La réalisation en est prévue pour 1985 et l'estimation s'élève à ± 100 millions de F.

Il reste à résoudre le problème du terrain. Il en avait été retenu un, d'une superficie de 23 a 37 ca, situé rue Camille Huybrechts, mais la Ville de Dinant le convoitait également pour y implanter un parking en collaboration avec l'administration des Routes.

Pour le moment est à l'examen une proposition d'acquisition de l'immeuble de pompiers, qui est vétuste, ainsi que d'un ensemble de bâtiments scolaires désaffectés situés rue Cousot. Il s'agit de bâtiments à démolir pour permettre la construction du nouvel immeuble.

Cette solution rencontre les souhaits de la ville de Dinant qui désire aménager, en un autre endroit, un nouvel arsenal des pompiers.

Il est encore trop tôt pour connaître le résultat de l'étude en cours et pouvoir dire si, oui ou non, cette solution pourra être définitivement adoptée.

Rijkswacht :

- Hasselt : Nieuwbouw 90 miljoen
- Hasselt : 2^e fase - Werkhuizen 50 miljoen

Financiën :

- Tongeren : Aankoop terrein 15 miljoen

Rijksadministratieve centra :

- Neerpelt 55 miljoen

Verder kunnen de werken en aankopen van minder dan 5 miljoen afgenomen worden van het globale krediet van 400 miljoen, dat onder de rubriek « Diversen » van het fysisch programma 1984 is voorzien voor het Vlaamse Gewest.

c) Namen

Vraag :

Bestaan er plannen om te Dinant een administratief centrum te bouwen ?

Antwoord :

Te Dinant deed de verspreiding van de diensten die van het Ministerie van Justitie afhangen, bepaalde problemen rijzen. Een oplossing werd gevonden ingevolge de aankoop van de vroegere Rijkstechnische School, vlak naast het Gerechtshof, waarin na enkele veranderingswerken alle betrokken diensten konden worden samengebracht.

Anderzijds bestaat er een plan om een Centrum voor Financiën te bouwen; het programma voorziet in een nettooppervlakte van 2 100 m².

Nadat enkele voorstellen in verband met het huren of het aankopen van bestaande gebouwen werden onderzocht en afgewezen omdat zij de behoeften van de administratieve diensten niet konden opvangen en ook omdat de voorgestelde oppervlakten kennelijk ontoereikend waren, werd besloten een nieuw gebouw op te trekken.

De oprichting van het gebouw wordt voorzien voor 1985 en de kosten worden op zowat 100 miljoen F geraamd.

Blijft dan nog het probleem van de bouwgrond. Een grond van 23 a 37 ca was beschikbaar in rue Camille Huybrechts, maar ook de Stad Dinant wilde die grond om er in samenwerking met het Bestuur der Wegen een parking te bouwen.

Thans wordt een voorstel bestudeerd in verband met de aankoop van het gebouw van de brandweer dat evenwel verouderd is, evenals van een buiten gebruik zijnde complex van schoolgebouwen aan de rue Cousot. Na afbraak van de gebouwen zal aldaar een nieuw gebouw kunnen worden opgericht.

Deze oplossing strookt met de plannen van de Stad Dinant, die haar brandweersaenaal op een andere plaats wil oprichten.

Het is nog wat voorbarig om de uitslag te kennen van de aan de gang zijnde studie en om te kunnen zeggen of deze oplossing al dan niet definitief zal worden goedgekeurd.

d) *Flandre orientale**Question :*

Quand le bâtiment de la poste à Eeklo sera-t-il réaménagé ?

Réponse :

Par lettre du 8 août 1983, la Régie des Postes a fait parvenir au Ministre le programme physique 1984 en matière de construction de bureaux des postes, conjointement à un « plan d'investissements à moyen terme ». Les projets repris à ce dernier plan pouvaient être mis à l'étude.

Comme la construction d'un bureau des postes à Eeklo était reprise à ce plan, les dispositions nécessaires ont été prises par le Service de Flandre orientale de la Régie des Bâtiments.

Cette Direction est actuellement occupée à l'élaboration des plans et cahier des charges définitifs, de façon que ces documents soient prêts afin de pouvoir, en cas d'accord de la Régie des Postes, mettre cette construction en adjudication.

Elle sera érigée sur le terrain de l'ancien bureau des postes, sis rue de la Station et ce, après démolition des anciens bureaux.

Entretemps, les services postaux se sont installés dans un bâtiment loué, situé à la gare de Eeklo.

La location de cet immeuble sera maintenue jusqu'à achèvement des travaux du nouveau bureau des postes, après quoi les services postaux pourront occuper ces nouveaux locaux.

e) *Flandre occidentale**Question :*

Quand le nouveau bâtiment des postes à Blankenberge sera-t-il construit ? Il existe depuis un certain temps un accord avec la Société Nationale du Logement au sujet de la superstructure.

Réponse :

La construction du nouveau bâtiment des postes à Blankenberge a été prévue au programme physique 1984 de la Régie des Postes.

Actuellement, l'étude de ces travaux est assez avancée et l'adjudication pourrait avoir lieu dans le courant du second trimestre de l'année 1984.

Toutefois, la construction de ce bâtiment des postes va de pair avec la construction d'une soixantaine d'appartements par la Société Nationale du Logement, représentée par l'entreprise de construction « Lindenhof » de Blankenberge.

Il ressort des renseignements obtenus auprès de cette entreprise de construction que, là aussi, les crédits nécessaires ont été débloqués, si bien que l'adjudication du complexe pourrait avoir lieu effectivement dans le courant du second trimestre.

Question :

Quand sera construit à Bruges le nouveau complexe de gendarmerie ?

A quel poste du budget figurent les travaux ?

d) *Oost-Vlaanderen**Vraag :*

Wanneer zal het postgebouw te Eeklo worden herbouwd ?

Antwoord :

Op 8 augustus 1983 heeft de Regie der Posterijen bij brief het zakelijke programma 1984 voor de oprichting van postgebouwen, samen met een « investeringsplan op middellange termijn » aan de Minister overgezonden. De op dit plan vermelde ontwerpen mochten in studie genomen worden.

Aangezien de oprichting van een postgebouw te Eeklo in dit plan was opgenomen, werden door de Directie Oost-Vlaanderen van de Regie der Gebouwen de nodige maatregelen genomen.

Momenteel is deze Directie bezig met het opmaken van de definitieve plannen en het bestek, zodat alle documenten klaar zullen zijn om in geval van akkoord van de Regie der Posterijen, deze nieuwbouw in aanbesteding te kunnen geven.

Dit gebouw zal opgetrokken worden op het terrein van het oude postgebouw, gelegen aan de Stationstraat en dit na afbraak van de oude lokalen.

Intussen hebben de postdiensten hun intrek genomen in een ingehuurd gebouw, gelegen aan het station van Eeklo.

De huur van dit gebouw zal blijven lopen tot na beëindiging van de werken van het nieuwe postgebouw, waarna de postdiensten deze nieuwe lokalen zullen kunnen betrekken.

e) *West Vlaanderen**Vraag :*

Wanneer wordt het nieuwe postgebouw te Blankenberge opgericht ? Inzake de bovenbouw bestaat er al geruime tijd een akkoord met de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting.

Antwoord :

De oprichting van het nieuwe postkantoor te Blankenberge wordt in uitzicht gesteld in het fysische programma 1984 van de Regie der Posterijen.

De studie van deze werken is momenteel zover gevorderd, dat de aanbesteding tijdens het tweede kwartaal van 1984 kan plaatsvinden.

De oprichting van dit postgebouw dient echter samen te gaan met de bouw van een zestigtal appartementen door de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting, vertegenwoordigd door de Bouwmaatschappij « Lindenhof » te Blankenberge.

Uit ingewonnen inlichtingen bij deze bouwmaatschappij blijkt dat ook daar de nodige kredieten werden uitgetrokken zodat de aanbesteding van het complex wel degelijk tijdens het tweede kwartaal kan plaatsvinden.

Vraag :

Wanneer zal het nieuwe rijkswachgebouw te Brugge worden opgericht ?

Op welke begrotingspost werden die werken ingeschreven ?

Réponse :

Compte tenu, d'une part, des crédits d'investissement mis à la disposition du département et, d'autre part, du programme d'infrastructure de la gendarmerie, un crédit de 50 millions est prévu pour l'extension du Groupe Territorial de la Gendarmerie à Bruges, au projet de programme physique 1985 de la Régie des Bâtiments.

Question :

Pour quand est prévue la mise en service de la nouvelle prison de Bruges ?

Réponse :

Compte tenu du programme de construction établi par la Régie des bâtiments et le Ministère de la Justice et si un crédit de 300 millions peut être imputé annuellement pour l'achèvement de ce complexe, la mise en service de la prison de Bruges, est prévue pour la fin de 1987.

F. Divers

Question :

Les indemnités kilométriques sont principalement destinées aux fonctionnaires supérieurs. Les membres du personnel de rang inférieur qui utilisent leur propre véhicule n'ont pas d'indemnité ou n'ont que des indemnités insuffisantes; la C. C. S. P. a demandé à être consultée et demande une nouvelle répartition.

Quelles initiatives ont été prises pour remédier à cette situation ?

Réponse :

La C. C. S. P. a, en effet, introduit une demande visant à soumettre la répartition des contingents kilométriques pour avis au Conseil syndical d'avis du département et à soumettre cet avis au Fonds des Routes.

Le Ministre a chargé son administration, le 19 janvier dernier, de mettre ce point à l'ordre du jour de la prochaine séance du Conseil syndical, afin de passer éventuellement à une nouvelle répartition.

Question :

Pourquoi le patrimoine du Plan vert, qui a été acquis au moyen de fonds nationaux, n'a-t-il pas encore été transféré aux Exécutifs ?

Réponse :

Le 18 janvier 1984, le Premier Ministre a transmis au Ministre des Travaux publics les exigences de l'Exécutif flamand en la matière.

Le Ministre des Travaux publics n'a toujours pas été informé des exigences de l'Exécutif de la Région wallonne, ni de celles du Ministère de la Région bruxelloise, auquel la question a été posée.

Il n'a aucune objection en ce qui concerne les biens qui ont été acquis à charge des budgets régionaux depuis le 8 août 1980.

Antwoord :

Rekening houdend enerzijds met de investeringskredieten die ter beschikking van het departement werden gesteld en anderzijds met het infrastructuurprogramma voor de rijks-wacht, voorziet het ontwerp voor een zakelijk programma voor 1985 van de Regie der Gebouwen in een krediet van 50 miljoen voor de uitbreiding van de Territoriale Groep van de Rijkswacht te Brugge.

Vraag :

Voor wanneer is de ingebruikname van de nieuwe gevangenis te Brugge voorzien ?

Antwoord :

Rekening houdend met het door de Regie der Gebouwen en het Ministerie van Justitie opgesteld bouwprogramma en in de veronderstelling dat jaarlijks voor de voltooiing van dit complex een krediet van 300 miljoen zal worden uitgetrokken, wordt de ingebruikname van de gevangenis van Brugge voorzien tegen einde 1987.

F. Varia

Vraag :

Kilometervergoedingen zijn hoofdzakelijk bestemd voor hoge ambtenaren. Met een lagere rang beklede personeelsleden die hun eigen voertuig gebruiken, krijgen daarvoor geen of een ontoereikende vergoeding; de C. C. O. D. heeft gevraagd daaromtrent te worden geraadpleegd. Er wordt een nieuwe verdeling gevraagd.

Welke initiatieven werden genomen om die toestand te verhelpen ?

Antwoord :

De C. C. O. D. heeft inderdaad een aanvraag ingediend om de verdeling van de kilometercontingenten voor advies aan de Syndicale Raad van advies van het departement en dat advies aan het Wegenfonds voor te leggen.

De Minister heeft op 19 januari laatstleden zijn administratie verzocht dat punt op de agenda van de eerstvolgende vergadering van de Syndicale Raad in te schrijven, ten einde eventueel tot een nieuwe verdeling te komen.

Vraag :

Waarom is het patrimonium van het Groen Plan, dat nationaal aangekocht is, nog niet overgedragen naar de Executieven ?

Antwoord :

De Eerste Minister heeft op 18 januari 1984 de eisen terzake van de Vlaamse Executieve aan de Minister van Openbare Werken overgemaakt.

Deze is nog altijd niet in het bezit van de eisen van de Executieve van het Waalse Gewest, noch van deze van het Ministerie van het Brusselse Gewest, aan hetwelk de vraag werd gesteld.

De Minister heeft geen enkele objectie voor wat betreft de overdracht van goederen die aangekocht werden ten laste van de regionale begrotingen vanaf 8 augustus 1980.

Question :

L'article 12.03 prévoit les dépenses de consommation énergétique : mazout, gaz, essence, électricité, charbon. Pour quelle raison les estimations pour 1984 en matière de consommation de gaz sont-elles moins élevées que celles de 1983 ?

Réponse :

Les prévisions pour l'année 1984 sont basées sur les dépenses réelles de 1982 et les estimations de 1983. Au moment de l'établissement du budget, le Service de l'Economat ne disposait pas encore d'éléments suffisants au sujet des dépenses réelles.

On peut prévoir une forte augmentation de la consommation de gaz en 1984, d'autant plus que la Tour W. T. C. III, qui vient d'être occupée, est chauffée entièrement au gaz.

Question :

1. Quels sont les résultats de l'éolienne de Zeebrugge ?
2. Prévoit-on d'autres installations du même type ?

Réponse :

1. Résultats obtenus avec l'éolienne de Zeebrugge :

L'éolienne de Zeebrugge a été raccordée au réseau le 19 août 1983. Pendant les trois premiers mois, des essais ont été effectués et quelques petites améliorations ont encore été apportées au système. Au cours de cette période, une production de 23 068 kWh a été enregistrée.

A partir du 25 novembre 1983, l'éolienne est entrée effectivement en exploitation et les résultats sont enregistrés systématiquement. Au cours de la période comprise entre le 25 novembre 1983 et le 11 janvier 1984, l'éolienne a fonctionné pendant 724 heures et sa production d'électricité a été de 27 340 kWh, soit un rendement moyen de 37,74 kW. Calculée sur base annuelle, cela représente une production de 330,8 MWh.

2. Autres installations semblables à l'avenir.

Une deuxième éolienne a été construite à Malines et sera bientôt opérationnelle. A part ces deux exemples, le Ministère des Travaux publics ne prévoit pas d'autres projets. Cette année, le Service Programmation et Politique scientifique accorde toutefois des subsides pour la construction d'un prototype d'éolienne de fabrication belge d'une puissance de 400 kW. Cette éolienne sera également installée à Zeebrugge. Le département des Travaux publics fournira vraisemblablement une assistance technique à cette expérience.

Il est prématuré d'envisager d'autres réalisations à l'heure actuelle.

Question :

Dans le programme justificatif, un montant de 69 millions est prévu pour la Flandre occidentale dans la rubrique « Divers » (page 149). Ces 69 millions serviront-ils à l'exécution de travaux ?

Réponse :

La rubrique « Divers » se retrouve au programme justificatif à pratiquement chaque article budgétaire et, dans le programme physique des routes, *in fine* pour tous les travaux prévus dans chacune des provinces.

Cette rubrique « Divers » sert principalement à l'engagement des révisions des décomptes et d'autres montants (indemnités) qui servent à la couverture des travaux en cours.

Vraag :

Artikel 12.03 voorziet de uitgaven voor energieverbruik : stookolie, gas, benzine, elektriciteit, kolen. Om welke reden wordt het verbruik van gas in het jaar 1984 lager geraamd dan in 1983 ?

Antwoord :

De vooruitzichten voor het jaar 1984 zijn gebaseerd op de werkelijke uitgaven van het jaar 1982 en de ramingen van 1983. Op het ogenblik dat de begroting 1984 werd opgesteld beschikte de Huishoudelijke Dienst nog niet over voldoende gegevens aangaande de vermoedelijke uitgaven.

Het valt te voorzien dat de uitgaven voor het gasverbruik in 1984 gevoelig zullen stijgen, te meer daar de pas herrokken W. T. C.-Toren 3 met aardgas wordt verwarmd.

Vraag :

1. Welke zijn de resultaten van de windmolen te Zeebrugge ?
2. Wordt er andere dergelijke uitrusting in de toekomst voorzien ?

Antwoord :

1. Resultaten behaald met de windmolen te Zeebrugge :

De windmolen van Zeebrugge werd aan het net geschakeld op 19 augustus 1983. Gedurende de eerste drie maanden werden testen uitgevoerd en werden nog enkele kleine verbeteringen aan het systeem aangebracht. In deze periode werd een opbrengst van 23 068 kWh genoteerd.

Vanaf 25 november 1983 is de molen effectief in bedrijf en worden de resultaten voortdurend genoteerd. In de periode van 25 november 1983 tot 11 januari 1984 is hij gedurende 724 uren in bedrijf geweest en een elektrische energie geleverd van 27 340 kWh, dit is een gemiddeld vermogen van 37,76 kW. Omgerekend naar jaarbasis betekent dit een productie van 330,8 MWh.

2. Andere dergelijke uitrustingen in de toekomst.

Een tweede molen werd opgesteld te Mechelen en zal weldra in bedrijf genomen worden. Daarbuiten voorziet het Ministerie van Openbare Werken geen andere projecten. De Dienst Programmatie en Wetenschapsbeleid verleent echter dit jaar subsidies voor de bouw van een prototype van een windmolen van Belgische makelij met een vermogen van 400 kW. Deze molen zal eveneens in Zeebrugge worden opgesteld. Waarschijnlijk zal het departement Openbare Werken technische medewerking verlenen aan dit experiment.

Voor het overige lijkt het voorbarig nu reeds aan verdere realisaties te denken.

Vraag :

In het verantwoordingsprogramma wordt onder de rubriek « Diversen » op blz. 149 een bedrag van 69 miljoen uitgetrokken voor West-Vlaanderen. Zullen die 69 miljoen besteed worden aan de uitvoering van werken ?

Antwoord :

De rubriek « Diversen » komt in het verantwoordingsprogramma bij vrijwel ieder begrotingsartikel voor en *in fine* van het zakelijke wegenprogramma heeft ze betrekking op alle werken die in iedere provincie gepland worden.

De rubriek « Diversen » dient hoofdzakelijk voor de vastlegging der herzieningen van de verrekeningen en andere bedragen (vergoedingen) waarmee aan de gang zijnde werken gefinancierd moeten worden.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

M. Coppieters a déposé un amendement (Doc. n° 4-XVI/2) tendant à diminuer les crédits d'engagement de 54 millions de F, somme prévue pour la réalisation de la ceinture d'Eeklo.

L'auteur estime en effet cette ceinture superflue.

Le Ministre fait à l'égard de l'amendement les remarques suivantes.

Au sujet du ring d'Eeklo, il y a lieu de faire la distinction entre :

1. la partie comprise entre la RN 617 Anvers Littoral et le zoning Nieuwendorpe. Cette partie se situe uniquement sur le territoire d'Eeklo;

Il y a lieu de subdiviser cette première partie comme suit :

a) le tronçon situé entre la RN 617 et la RN 10 Gand-Bruges;

b) le tronçon à partir de cette RN 10 jusqu'au zoning Nieuwendorpe;

2. la partie restante du ring, en direction de Gand et située sur le territoire des communes d'Eeklo, Zomergem et Waarschoot.

1.a) En ce qui concerne le tronçon situé entre la RN 617 et la RN 10 (il s'agit d'une longueur de 1 200 m), l'administration des Routes y a consacré une attention particulière. Dans cet examen, chaque aspect de la route, aussi bien du point de vue technique, routier, économique, urbanistique, agraire que sous l'aspect de l'environnement, a été examiné de façon objective et approfondie. Compte tenu de cette étude, le Ministre est persuadé que la construction de cette route est nécessaire.

Les crédits nécessaires pour la réalisation de ce projet ont été inscrits au budget pour 1984.

La nécessité de la réalisation de la liaison entre la RN 617 et la RN 10 vient d'être confirmée par une étude récente, en date du 2 décembre 1983, faite par la Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Oost-Vlaanderen (G. O. M. O. V.) et intitulée « Proposition pour un désenclavement optimal de la ville d'Eeklo dans une perspective de l'arrondissement et de la province ». Pour l'exécution de cette partie du ring, le permis de construire a été délivré. Le Ministre demandera néanmoins à l'administration de poursuivre à ce sujet les discussions avec l'administration communale d'Eeklo.

b) En ce qui concerne le tronçon situé entre la RN 10 et le zoning Nieuwendorpe, pour lequel la ville d'Eeklo n'émet pas d'objections, il est envisagé de prévoir les crédits nécessaires au budget pour 1985, afin de réaliser la liaison entre le zoning précité et l'axe important Anvers-Littoral (RN 617).

2. En ce qui concerne le reste du ring en direction de Gand, l'aménagement n'est pas prévu dans un avenir immédiat.

L'administration a reçu instruction de procéder, au sujet de ce tronçon du ring, à une enquête sur le plan de la technique routière ainsi qu'à un examen de l'influence sur l'environnement.

Aussi longtemps que cette étude n'est pas prête, rien ne sera décidé. D'ailleurs, toute proposition alternative pour ce tronçon du ring sera examinée avec bienveillance.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

De heer Coppieters heeft een amendement voorgesteld (Stuk n° 4-XVI/2) ten einde de vastleggingskredieten die voor de realisatie van de ring rond Eeklo worden uitgetrokken, te verminderen.

Hij acht die ring immers overbodig.

Met betrekking tot het bedoelde amendement merkt de Minister het volgende op :

In verband met de omleiding van Eeklo dient een onderscheid te worden gemaakt tussen :

1. het gedeelte begrepen tussen RW 617 Antwerpen-Zeekust en de industriezone van Nieuwendorpe. Dit gedeelte is uitsluitend op het grondgebied van Eeklo gelegen;

Het eerste gedeelte bestaat bovendien uit twee secties :

a) het vak tussen RW 617 en RW 10 Gent-Brugge;

b) het vak tussen RW 10 en de industriezone van Nieuwendorpe;

2. het overige gedeelte van de omleiding, richting Gent, dat gelegen is op het grondgebied van Eeklo, Zomergem en Waarschoot;

1.a) Het Bestuur der wegen heeft meer dan gewone aandacht geschonken aan het 1 200 m lange vak tussen RW 617 en RW 10. Daarbij werden alle verkeerstechnische, economische, stedenbouwkundige en agrarische aspecten van die weg belicht, terwijl ook het aspect milieuhinder grondig en objectief behandeld werd. Rekening houdend met deze studie geeft de Minister als zijn overtuiging te kennen dat de aanleg van dit baanvak noodzakelijk is.

De voor de uitvoering van het betrokken vak nodige kredieten werden opgenomen in de begroting 1984.

De noodzaak van dit korte verbindingsstuk tussen RW 617 en RW 10 wordt uitdrukkelijk bevestigd in een recente studie, dd. 2 december 1983, uitgevoerd door de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Oost-Vlaanderen (G. O. M. O. V.) en getiteld : « Voorstel tot optimale ontsluiting van de stad Eeklo in een arrondissementeel en provinciaal perspectief ». Voor de uitvoering van dat gedeelte van de ring werd reeds een bouwvergunning uitgereikt. De Minister zal de administratie evenwel verzoeken de desbetreffende onderhandelingen met het gemeentebestuur van Eeklo voort te zetten.

1.b) Inzake het vak vanaf RW 10 tot aan de industriezone Nieuwendorpe, waartegen de stad Eeklo geen bezwaren oppert, is de Minister voornemens de nodige kredieten uit te trekken op de begroting voor 1985, ten einde zodoende de aansluiting van de bedoelde industriezones met de belangrijke verkeersader Antwerpen-Zeekust (RW 617) tot stand te brengen.

2. De aanleg van het overige gedeelte van de Ring, richting Gent, wordt althans in de nabije toekomst niet in uitzicht gesteld.

De administratie werd belast met de uitvoering van een verkeerstechnische studie betreffende het bedoelde vak van de Ring, alsmede met een onderzoek naar de invloed ervan op het milieu.

Zolang deze studie niet klaar is, gebeurt er niets. Ieder alternatief voorstel inzake het tracé van dit gedeelte van de ring zal trouwens welwillend onderzocht worden.

3. Le programme justificatif ne figure dans un budget qu'à titre d'information et l'éventuelle non-exécution d'un projet ne nécessite pas de diminution de crédits budgétaires dans la mesure où un projet de remplacement pourrait le cas échéant être réalisé en lieu et place du projet abandonné.

4. Le Ministre marque néanmoins son accord sur la proposition de M. Coppieters demandant que le crédit de 54 millions prévu pour la N 803 ne soit pas affecté à la liaison entre la route express RN 617 et la RN 10, mais à la liaison entre la route industrielle et le Tielste Steenweg à hauteur de Nieuwendorpe, qu'il s'efforcera de faire réaliser en 1984. Il s'engage également à charger ses services de réexaminer avec les autorités locales les solutions susceptibles de remplacer celle qui avait été retenue pour la réalisation du tronçon de liaison.

Compte tenu des déclarations du Ministre, M. Coppieters retire son amendement.

* * *

Les articles 1 à 29 et l'ensemble de budget du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1984 (Doc. n° 4-XVI/1) sont adoptés par 12 voix contre 4.

Le projet de loi ajustant le budget de Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1983 (Doc. n° 5-XVI/1) est adopté par 9 voix contre 4.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
E. DESUTTER

Le Président,
A. BAUDSON

ERRATA

A. Au budget du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1984

1. Projet de loi

Art. 26

Au deuxième alinéa, deuxième ligne, lire « 140 000 000 de francs » au lieu de « 120 000 000 de francs ». (page 9).

2. Tableau de la loi

- En regard de l'article 11.03.02 — Service d'études hydrologiques, dans la colonne « crédits », lire « 24,5 millions » au lieu de « 20,8 millions » (page 19).
- En regard de l'article 11.03.03 — Laboratoire de recherches hydrauliques de Châtelet, dans la colonne « crédits », lire « 20,8 millions » au lieu de « 24,5 millions » (page 19).

Dans la colonne « 1982-réelles » lire comme total pour le chapitre 55 « 4 913 » au lieu de « 48 913 » (page 46).

Dans le libellé français de l'article 550.10 le mot « énergétique » doit être remplacé par le mot « industrielle » (page 50).

3. Het verantwoordingsprogramma van een begroting wordt slechts opgemaakt bij wijze van inlichting en de eventuele niet-uitvoering van een ontwerp vereist geen vermindering van de begrotingskredieten voor zover een vervangingsprogramma in de plaats kan komen van een programma dat men heeft laten varen.

4. De Minister is evenwel akkoord met het voorstel van de heer Coppieters om het bedrag van 54 miljoen, dat voor de N 803 was uitgetrokken, niet te bestemmen voor de verbindingsweg tussen expressweg RW 617 en RW 10, maar wel voor de verbinding tussen de bestaande industrieweg en de Tielste Steenweg ter hoogte van Nieuwendorpe, dat hij zal pogen te realiseren in 1984. Hij belooft ook zijn diensten opdracht te geven de mogelijke alternatieven voor het aanvankelijk geplande verbindingstuk opnieuw te gaan bespreken met de lokale overheid.

Gelet op die verklaringen van de Minister, trekt de heer Coppieter zijn amendement in.

* * *

De artikelen 1 tot 29 en de hele begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1984 (Stuk n° 4-XVI/1) worden aangenomen met 12 tegen 4 stemmen.

Het wetsontwerp houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1983 (Stuk n° 5-XVI/1) wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Het onderhavige verslag wordt eenparig aangenomen.

De Rapporteur,
E. DESUTTER

De Voorzitter,
A. BAUDSON

ERRATA

A. In de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1984

1. Wetsontwerp

Art. 26

In het tweede lid, op de tweede regel, leze men « 140 000 000 frank » i.p.v. « 120 000 000 frank » (blz. 9).

2. Wetstabel

- Tegenover artikel 11.03.02 — Studiedienst voor hydrologisch onderzoek, in de kolom « Kredieten », leze men « 24,5 miljoen » i.p.v. « 20,8 miljoen » (blz. 19).
- Tegenover artikel 11.03.03 — Waterbouwkundig Laboratorium van Châtelet, in de kolom « Kredieten » leze men « 20,8 miljoen » i.p.v. « 24,5 miljoen » (blz. 19).

In de kolom « 1982-werkelijk » dient als totaal voor hoofdstuk 55 « 4 913 » gelezen te worden i.p.v. « 48 913 » (blz. 46).

In de franse tekst van het artikel 550.10 moet het woord « énergétique » vervangen worden door het woord « industrielle » (blz. 50).

B. Au projet de loi
ajustant le budget du Ministère des Travaux publics
de l'année budgétaire 1983

1. Projet de loi

Art. 1

Les ajustements de crédits concernant le Titre II — Dépenses de capital — doivent être remplacés par ce qui suit :

(En millions de F)

B. In het wetsontwerp houdende aanpassing
van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken
voor het begrotingsjaar 1983

1. Wetsontwerp

Art. 1

De kredietaanpassingen betreffende Titel II — Kapitaal-uitgaven — moeten worden vervangen door wat volgt :

(In miljoenen F)

Ajustements	Crédits non dissociés — Niet gesplitste kredieten	Crédits dissociés — Gesplitste kredieten		Aanpassingen
		Crédits d'engagement — Vastleggings- kredieten	Crédits d'ordonnancement — Ordonnancerings- kredieten	
TITRE II				TITEL II
Dépenses de capital				Kapitaaluitgaven
Crédits supplémentaires de l'année courante	720,3	2 000,0	585,0	Bijkredieten voor het lopende jaar.
Réductions	—	2 530,0	1 115,0	Verminderings.
Crédits supplémentaires pour années antérieures	24,8	—	—	Bijkredieten voor vroegere jaren.

2. Annexe (p. 29)

Liste des décisions du Conseil de Cabinet régularisées au feuilleton d'ajustement.

L'omission d'une en-tête rend le tableau incompréhensible. Il y a lieu de le remplacer par le tableau ci-joint.

Liste des décisions du Conseil de Cabinet régularisées au feuilleton d'ajustement

TITRE I — DEPENSES COURANTES

(En millions de F)

2. Bijlage (blz. 29)

Lijst der beslissingen van de Kabinetsraad geregulariseerd langs het aanpassingsblad.

Het wegvallen van een hoofding maakt de tabel onbegrijpelijk. Ze dient te worden vervangen door de hierbij-gevoegde tabel.

Lijst der beslissingen van de Kabinetsraad geregulariseerd langs het aanpassingsblad

TITEL I — LOPENDE UITGAVEN

(In miljoenen F)

Décision et date — Beslissing en datum	Section et article — Sectie en artikel	OBJET — BETREFT	Montant. — Bedrag	
			Année courante — Lopend jaar	Années antérieures — Vorige jaren
No/Nr 2868 3-12-1983	Sect. 31			
	Art. 12.07	Frais exceptionnels de services. — Uitzonderingsuitgaven voor diensten	— 10,0	—
	Art. 33.01	Responsabilité de l'Etat. — Verantwoordelijkheid van de Staat ...	+ 20,0	—
	Art. 41.01	Transfert au Fonds des Routes. — Transfert naar het Wegenfonds	— 10,0	—

TITRE II — DEPENSES DE CAPITAL

(En millions de F)

TITEL II — KAPITAALUITGAVEN

(In miljoenen F)

Décision et date — Beslissing en datum	Section et article — Sectie en artikel	OBJET — BETREFT	Montant. — Bedrag	
			Année courante — Lopend jaar	Années antérieures — Vorige jaren
No/Nr 2859 9-9-1983	Sect. 31			
	Art. 61.03	Crédit à mettre à la disposition de la Régie des Bâtiments. — Krediet ter beschikking te stellen van de Regie der Gebouwen	+ 105,0	—
No/Nr 2866 25-11-1983	Art. 74.0	Achat de machines, mobilier, etc. — Aankoop v. machines, meubilair enz.	+ 119,0	—
No/Nr 2874 29-12-1983	Art. 61.03	Crédit à mettre à la disposition de la Régie des Bâtiments. — Krediet ter beschikking te stellen van de Regie der Gebouwen	+ 300,0	—
Décision et date — Beslissing en datum	Section et article — Sectie en artikel	OBJET — BETREFT	Montant. — Bedrag	
			Crédits d'engagement — Vastleggings- kredieten	Crédits d'ordonnancement — Ordonnancerings- kredieten
No/Nr 2859 9-9-1983	Sect. 31			
	Art. 63.14	Travaux aux ports gérés par les administrations publiques subordonnées. — Werken in door de lagere openbare besturen beheerde havens	— 100,0	— 30,0
	Art. 73.03	Cours d'eau. — Waterlopen	+ 500,0	+ 100,0
	Art. 73.04	Côte, ports maritimes et leurs voies d'accès. — Kust, zeehavens en hun toegangswegen	+ 700,0	+ 250,0
	Art. 73.05	Barrages-réservoirs et adductions, bassins-réservoirs. — Stuwdammen en toevoerleidingen, spaarbekkens	— 390,0	— 100,0
	Art. 73.08	Port de Zeebrugge. — Haven van Zeebrugge	— 1 240,0	— 450,0
12-12-1983 No/Nr 2874	Sect. 31			
	Art. 53.01	Canal Gand-Terneuzen, etc. — Kanaal Gent-Terneuzen enz.	— 150,0	— 35,0
	Art. 71.05	Acquisition de terrains, etc. — Aankoop van gronden enz.	— 450,0	— 450,0
	Art. 73.03	Cours d'eau. — Waterlopen	+ 650,0	+ 150,0
	Art. 73.05	Barrages-réservoirs et adductions, bassins-réservoirs. — Stuwdammen en toevoerleidingen, spaarbekkens	— 50,0	— 15,0
	Art. 73.21	Entretien extraordinaire des voies hydrauliques. — Buitengewoon onderhoud der waterwegen	+ 150,0	+ 85,0
	Art. 01.07	Renforcement de digues. — Versterking van dijken	— 150,0	— 35,0

ANNEXE I

Evolution des investissements annuels dans les
différents secteurs du Département des Travaux publics(exprimée en valeur actualisée
au 1^{er} janvier 1983)
(en millions de francs)

BIJLAGE I

Evolutie van de jaarlijkse investeringen per sector
van het Departement Openbare Werken(uitgedrukt naar de op 1 januari 1983
geactualiseerde waarde)
(in miljoenen franken)

	Routes — Wegen	Voies hydr. — Waterwegen	Bâtiments — Gebouwen	Divers — Diversen	Totaux — Totaal	Indexation — Indexering
1956	13 480,0	1 946,3	2 126,5	—	17 552,8	3,6042
1957	5 809,8	3 061,4	2 087,3	—	10 958,5	3,4789
1958	9 149,7	5 354,3	1 205,5	—	16 469,5	3,3888
1959	8 197,8	8 367,1	2 100,0	—	18 732,9	3,3875
1960	8 550,4	7 715,4	3 406,8	—	19 672,6	3,3400
1961	10 139,9	14 109,2	1 801,2	—	26 050,3	3,3355
1962	13 014,6	13 295,4	3 782,1	—	30 092,1	3,3032
1963	21 995,7	10 216,9	3 384,0	—	35 596,6	3,2538
1964	25 416,6	12 536,7	2 744,4	—	40 697,7	3,1186
1965	24 967,9	16 038,2	2 878,7	—	43 884,8	2,9374
1966	36 205,5	13 472,5	4 817,8	—	54 495,8	2,8849
1967	40 912,1	19 699,5	5 436,3	—	66 047,9	2,8022
1968	53 276,2	16 305,2	6 960,8	—	76 542,2	2,7085
1969	54 439,6	22 065,8	5 219,9	—	81 725,3	2,6363
1970	61 359,0	18 667,9	5 810,0	—	85 836,9	2,5261
1971	57 594,5	28 071,5	6 684,4	6 476,3	98 826,7	2,4476
1972	66 766,2	36 646,5	10 107,9	6 986,0	120 506,6	2,3194
1973	59 483,7	28 775,9	8 086,9	12 794,1	109 140,6	2,1707
1974	40 192,8	16 170,2	6 283,5	9 260,8	71 907,3	2,0184
1975	48 792,3	17 464,0	5 902,2	5 760,8	77 919,3	1,7457
1976	46 780,7	16 545,0	8 081,9	1 072,0	72 479,6	1,5751
1977	40 920,8	23 856,9	10 409,1	1 039,8	76 226,6	1,4624
1978	42 360,1	32 612,8	11 041,4	1 041,1	87 055,4	1,3826
1979	34 659,7	31 267,6	9 385,8	796,0	76 109,1	1,3300
1980	32 353,6	28 304,4	8 848,8	994,7	70 501,5	1,2550
1981	29 109,6	27 961,5	10 982,1	1 607,4	69 660,6	1,1733
1982	24 710,6	30 392,0	7 343,6	1 067,1	63 513,3	1,0838
1983	21 850,0	25 555,5	7 669,7	660,0	55 735,2	1,0000
1984 (*)	22 290,0	25 859,0	8 850,0	700,0	57 699,0	

(*) Programme. L'index du mois de janvier 1984 n'est pas encore connu.

(*) Programma. Het indexcijfer van de maand januari 1984 is nog niet bekend.

Evolution de l'importance des programmes des quatre secteurs
(routes, voies hydrauliques, bâtiments et divers)
au sein du programme d'investissements depuis 1971

1. En pourcentages

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Routes. — Wegen	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	26 059,0 0,46	25 779,8 0,46	24 810,0 0,42	22 800,0 0,39	21 850,0 0,39	22 290,0 0,39
Voies hydrauliques. — Waterwegen	11 469 0,28	15 800 0,30	13 256,5 0,26	8 011,4 0,22	10 004 0,22	10 504,0 0,23	16 313,5 0,31	23 588 0,37	23 509,5 0,41	22 553,3 0,40	23 831,5 0,40	28 042,1 0,48	25 555,5 0,46	25 859,0 0,45
Bâtiments. — Gebouwen	2 731 0,07	4 358 0,08	3 725,5 0,07	3 113,1 0,09	3 381 0,08	5 131,0 0,11	7 117,8 0,14	7 986 0,13	7 057,0 0,12	7 050,8 0,13	9 360,0 0,16	6 775,8 0,11	7 669,7 0,14	8 850,0 0,15
Divers. — Diversen	2 646 0,07	3 012 0,06	5 894,0 0,12	4 588,2 0,13	3 300 0,07	6 80,6 0,01	7 11,0 0,01	753 0,01	598,5 0,01	792,6 0,01	1 370,0 0,02	984,6 0,02	660,0 0,01	700,0 0,01
Totaux. — Totalen	40 377 1,00	51 956 1,00	50 279,0 1,00	35 625,9 1,00	44 635 1,00	46 015,6 1,00	52 124,3 1,00	62 965 1,00	57 224,9 1,00	56 176,5 1,00	59 371,5 1,00	58 602,5 1,00	55 735,2 1,00	57 699,0 1,00

1. In procenten

2. Sur base de: 1971 = 100

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Routes. — Wegen	23 531 100	28 786 122	27 403,0 116	19 913,2 85	27 950 119	29 700,0 126	27 982,0 119	30 638 130	26 059,9 111	25 779,8 110	24 810,0 105	22 800,0 97	21 850,0 93	22 290,0 95
Voies hydrauliques. — Waterwegen	11 469 100	15 800 138	13 256,5 116	8 011,4 70	10 004 87	10 504,0 92	16 313,5 142	23 588 206	23 509,5 205	22 553,3 197	23 831,5 208	28 042,1 245	25 555,5 223	25 859,0 225
Bâtiments. — Gebouwen	2 731 100	4 358 160	3 725,5 138	3 113,1 114	3 381 124	5 131,0 188	7 117,8 261	7 986 292	7 057,0 258	7 050,8 258	9 360,0 343	6 775,8 248	7 669,7 281	8 850,0 324
Divers. — Diversen	2 646 100	3 012 114	5 894,0 223	4 588,2 173	3 300 125	6 80,6 26	7 11,0 27	753 28	598,5 23	792,6 30	1 370,0 52	984,6 37	660,0 25	700,0 26
Totaux. — Totalen	40 377 100	51 956 129	50 279,0 125	35 625,9 88	44 635 111	46 015,6 114	52 124,3 129	62 965 156	57 224,9 142	56 176,5 139	59 371,5 147	58 602,5 145	55 735,2 138	57 699,0 143

2. Basis: 1971 = 100

ANNEXE III

Programme de base 1984 par secteur

1. Routes

Fonds des routes

Article	Flandre	Bruxelles	Wallonie	Total
533.01	6 429	2 130	11 731	20 290
03(A. E. E.)	600	300	700	1 600
05(Régie).	200	—	200	400
06(Sélect.)	—	—	—	—
	7 229	2 430	12 631	22 290
	32,43 %	10,90 %	56,67 %	100 %

2. Voies hydrauliques

A. Titre II: 22.981,0 millions de francs

Article	Flandre	Bruxelles	Wallonie	Total
53.01	300	—	—	300
63.14	1 120	—	280	1 400
63.19	3	—	—	3
71.05	590	—	190	780
73.03	818	—	3 800	4 618
73.04	4 400	—	—	4 400
73.05	—	—	450	450
73.06	20	—	—	20
73.08	9 000	—	—	9 000
73.16	—	—	10	10
73.20	100	—	100	200
73.21	400	—	200	600
01.07	1 200	—	—	1 200
	17 951	—	5 030	22 981
	78,12 %	—	21,88 %	100 %

B. Débudgétisé

Office de la Navigation .	—	—	850	850
Dienst voor de Scheepvaart	1 000	—	—	1 000
Bruxelles -Rupel	—	1 028	—	1 028
	1 000	1 028	850	2 878
	41,72 %	30,46 %	27,82 %	100 %

Total A + B .	18 951	1 028	5 880	25 859
	73,28 %	3,98 %	22,74 %	100 %

BIJLAGE III

Basisprogramma 1984 per sector

1. Wegen

Wegenfonds

Artikel	Vlaanderen	Brussel	Wallonië	Totaal
533.01	6 429	2 130	11 731	20 290
03(B. E. . .)	600	300	700	1 600
05(Régie).	200	—	200	400
06(Sele.ct.)	—	—	—	—
	7 229	2 430	12 631	22 290
	32,43 %	10,90 %	56,67 %	100 %

2. Waterwegen

A. Titel II: 22.981,0 miljoen frank

Artikel	Vlaanderen	Brussel	Wallonië	Totaal
53.01	300	—	—	300
63.14	1 120	—	280	1 400
63.19	3	—	—	3
71.05	590	—	190	780
73.03	818	—	3 800	4 618
73.04	4 400	—	—	4 400
73.05	—	—	450	450
73.06	20	—	—	20
73.08	9 000	—	—	9 000
73.16	—	—	10	10
73.20	100	—	100	200
73.21	400	—	200	600
01.07	1 200	—	—	1 200
	17 951	—	5 030	22 981
	78,12 %	—	21,88 %	100 %

B. Buiten begroting

Office de la Navigation .	—	—	850	850
Dienst voor de Scheepvaart	1 000	—	—	1 000
Brussel -Rupel	—	1 028	—	1 028
	1 000	1 028	850	2 878
	41,72 %	30,46 %	27,82 %	100 %

Totaal A + B	18 951	1 028	5 880	25 859
	73,28 %	3,98 %	22,74 %	100 %

ANNEXE III (suite)

3. Bâiments

A. Titre II: 550 millions de francs

Article	Flandre	Bruxelles	Wallonie	Total
71.04	—	120	—	120
72.02	—	3	—	3
72.03	—	405	—	405
72.04	—	20	—	20
72.10	—	2	—	2
	—	550	—	550
	—	100 %	—	100 %

B. Régie des Bâtiments: 8 300 millions de francs

	2766	2768	2766	8 300
	33,33 %	33,34 %	33,33 %	100 %
Total A + B .	2766	3 318	2766	8 850
	31,25 %	37,50 %	31,25 %	100 %

4. A. E. E.

Titre II

Article	Flandre	Bruxelles	Wallonie	Total
73.15	83	79	88	250
73.19	33	33	34	100
	116	112	122	350
	33,14 %	32,00 %	34,86 %	100 %

5. Travaux subsidiés

A. Titre II: 20 millions de francs

Article	Flandres	Bruxelles	Wallonie	Total
51.03	4	—	—	4
63.07	6	—	10	16
63.08	—	—	—	—
	10	—	10	20
	50,00 %	—	50,00 %	100 %

B. Secteur débudgétisé: 140 millions de francs

Financement de travaux communaux	—	140	—	140
	—	140	—	140
	—	100 %	—	100 %
Total A + B .	10	140	10	160
	6,25 %	87,50 %	6,25 %	100 %

BIJLAGE III (vervolg)

3. Gebouwen

A. Titel II: 550 miljoen frank

Artikel	Vlaanderen	Bruxelles	Wallonië	Totaal
71.04	—	120	—	120
72.02	—	3	—	3
72.03	—	405	—	405
72.04	—	20	—	20
72.10	—	2	—	2
	—	550	—	550
	—	100 %	—	100 %

B. Regie der gebouwen: 8 300 miljoen frank

	2766	2768	2766	8 300
	33,33 %	33,34 %	33,33 %	100 %
Totaal A + B .	2766	3 318	2766	8 850
	31,25 %	37,50 %	31,25 %	100 %

4. B. E. E.

Titel II

Artikel	Vlaanderen	Brussel	Wallonië	Totaal
73.15	83	79	88	250
73.19	33	33	34	100
	116	112	122	350
	33,14 %	32,00 %	34,86 %	100 %

5. Gesubsidieerde werken

A. Titel II: 20 miljoen frank

Artikel	Vlaanderen	Brussel	Wallonië	Totaal
51.03	4	—	—	4
63.07	6	—	10	16
63.08	—	—	—	—
	10	—	10	20
	50,00 %	—	50,00 %	100 %

B. Sector buiten begroting: 140 miljoen frank

Financiering van gemeentewerken	—	140	—	140
	—	140	—	140
	—	100 %	—	100 %
Totaal A + B .	10	140	10	160
	6,25 %	87,50 %	06,25 %	100 %

ANNEXE IV

A. Projets en matière
d'utilisation rationnelle de l'énergie

1. En 1982

Isolation de toitures plates.
Double vitrage avancé.
Chauffage central par pompe à chaleur.
Centre de sélection bovine à Scheldewindeke.
Pompe à chaleur et optimiseur.
Palais de Justice à Bruges.
Production combinée de chaleur et d'électricité Bruges (nouvelle prison).
Installation d'un centre de télécontrôle interdépartemental dans la région de Gand.
Installation d'un centre de télécontrôle et de gestion interdépartemental dans la région de Liège.
Contrôle et gestion énergétique au centre administratif à Tirlemont.
Gestion d'installations thermiques Bruxelles.
Centre de télécontrôle et de télégestion à Bruxelles.

2. En 1983 — Projets retenus de rénovation énergétique

Bâtiment :

Ministère de l'Intérieur	Archenne
Ministère de la Justice —	Wauthier-
Domaine des Boignéees	Braine
Douanes	Hensies
Gendarmerie	Trazegnies
Agronomie	Gembloux
Gendarmerie	Lierneux
Administration des Routes	Liège
Administration des Routes	Arlon
Gouvernement provincial	Arlon
Gouvernement provincial	Anvers
Cour d'appel	Anvers
Centre douanier	Anvers
Tribunal	Hasselt
Prison	Gand
Gendarmerie	Gand
Caserne gendarmerie	Zeebrugge
Centre Financier	Roulers
Jardin botanique	Meise
Tribunal	Louvain
I. H. E. Gendarmeries, caserne Gêruzet, de Witte de	
Haelen, Ecoles	Bruxelles
Ecole Militaire	Bruxelles
Musée d'Art et d'Histoire Cinquantenaire, phase I	Bruxelles
Cité administrative de l'Etat	Bruxelles
Résidence Palace Berlaymont	Bruxelles

B. Projets retenus
de sélectivité industrielle

a) Isolation

Eynatten.
Isolation murs creux.

Anvers.
Contributions — Kipdorpest.
Toiture inversée.

Anvers.
Sept bureaux de douane.
Toiture inversée.

Anvers.
Tribunal de police.
Toiture inversée.

Anvers.
Maison du travail — Pelikaanstraat.
Isolation des murs par l'extérieur.

BIJLAGE IV

A. Projecten op het gebied
van rationeel energieverbruik

1. In 1982

Isolatie van platte daken.
Geperfectioneerde dubbele beglazing.
Centrale verwarming met warmtepomp.
Centrum voor runderselectie te Scheldewindeke.
Warmtepomp en optimalisatiesysteem.
Gerechtsgebouw te Brugge.
Gecombineerde productie en elektriciteit te Brugge (nieuwe gevangenis).
Oprichting van een interdepartementaal telecontrolecentrum in het Gentse.
Oprichting van een interdepartementaal telecontrole- en beheerscentrum in het Luikse.
Energiecontrole en -beheer in het Administratief centrum te Tienen.
Beheer van warmteinstallaties te Brussel.
Centrum voor telecontrole en telebeheer te Brussel.

2. in 1983 — In aanmerking genomen projecten voor
energievernieuwing

Gebouw :

Ministerie van Binnenlandse Zaken	Archenne
Ministerie van Justitie —	Wauthier-
Domaine des Boignéees	Braine
Douane	Hensies
Rijkswacht	Trazegnies
Agronomie	Gembloers
Rijkswacht	Lierneux
Bestuur der wegen	Luik
Bestuur der wegen	Aarlen
Provinciaal Gouvernement	Aarlen
Provinciaal Gouvernement	Antwerpen
Hof van beroep	Antwerpen
Douane centrum	Antwerpen
Gerechtshof	Hasselt
Gevangenis	Gent
Rijkswacht	Gent
Rijkswacht-kazerne	Zeebrugge
Centrum Financiën	Roeselare
Rijksplantentuin	Meise
Gerechtshof	Leuven
I. H. E. Rijkswacht, kazerne Gêruzet, de Witte de	
Haelen, Scholen	Brussel
Militaire School	Brussel
Museum voor Kunst en Geschiedenis Jubelpark,	Brussel
eerste fase	
Rijksadministratief centrum	Brussel
Résidence Palace Berlaymont	Brussel

B. In aanmerking genomen projecten
op het stuk van industriële selectiviteit

a) Isolatie

Eynatten.
Isolatie holle muren.

Antwerpen.
Belastingen — Kipdorpest.
Geinverteerd dak.

Antwerpen.
Zeven douanekantoren.
Geinverteerd dak.

Antwerpen.
Politierechtbank.
Geinverteerd dak.

Antwerpen.
Huis van de arbeid — Pelikaanstraat.
Isolatie van de muren aan de buitenzijde.

ANNEXE IV (*suite*)

Anvers.

Services maritimes — Orbandijkweg.
Toiture inversée.

Borgerhout.

Laboratoire pour le traitement des eaux.
Toiture inversée (hall 1 et 2, emplacement de chauffage).

Anvers.

Gendarmerie — Korte Vlierstraat.
Toiture inversée (bloc C).

Deurne-Grobbendonk-Ruisbroek.

Régie des Routes — Route nationale 4.
Toiture inversée.Injection des creux des murs.
Différents bâtiments (Flandre).b) *Systèmes de chauffage*

Bruxelles.

Bibliothèque Albertine.
Placement d'une pompe à chaleur.Installations de chauffage à basse température.
Forest — prison.

Kain.

Maison du garde-canal.
Chauffage par pompe à chaleur eau-eau.Chauffage basse température.
Kelmis gendarmerie.Chauffage basse température.
Fosses.
Centres Finances.Chauffage basse température.
Libramont gendarmerie.
Bloc administratif et logements.

Anvers.

Centre des douanes.
Chaudière à condensation.

Anvers.

Contributions Kipdorpvest.
Chaudière à haut rendement.

Anvers.

Tribunal de police.
Chaudière à condensation.

Anvers.

Poste — Halewijnlaan 78.
Chaudière à haut rendement et système d'optimisation.

Anvers.

Gendarmerie — Korte Vlierstraat.
Total Energy Module.Chaudière basse température.
Haecht.
R. A. C.

Tervuren.

Musée de l'Afrique centrale.
Façade énergétique — Pompe à chaleur.
(surcoût par rapport au système classique).c) *Usage de combustibles solides*

Hasselt.

Gendarmerie.
Chauffage au charbon.BIJLAGE IV (*vervolg*)

Antwerpen.

Zeediensten — Orbandijkweg.
Geïnverteerd dak.

Borgerhout.

Waterbehandeling laboratorium.
Geïnverteerd dak (hal 1 en 2, stookplaats).

Antwerpen.

Rijkswacht — Korte Vlierstraat.
Geïnverteerd dak (blok C).

Deurne-Grobbendonk-Ruisbroek.

Regie der wegen — Rijksweg 4.
Geïnverteerd dak.

Inspuiting in de muurholten.

Verscheidene gebouwen (Vlaanderen).

b) *Verwarmingssystemen*

Brussel.

Albertinabibliotheek.
Plaatsing van een warmtepomp.Warmteinstallaties voor lage temperatuur.
Vorst — gevangenis.

Kain.

Huis van de kanaalopzichter.
Verwarming met waterwarmtepomp.Verwarming lage temperatuur.
Kelmis rijkswacht.Verwarming lage temperatuur.
Fosses.
Centrum Financiën.Verwarming lage temperatuur.
Libramont rijkswacht.
Administratief gedeelte en woningen.

Antwerpen.

Douanecentrum.
Condensatieketel.

Antwerpen.

Belastingen Kipdorpvest.
Ketel met hoog rendement.

Antwerpen.

Politie rechtbank.
Condensatieketel.

Antwerpen.

Post — Halewijnlaan 78.
Ketel met hoog rendement en optimisatiesysteem.

Antwerpen.

Rijkswacht — Kortevlierstraat.
Total Energy Module.Ketel lage temperatuur.
Haecht.
R. A. C.

Tervuren.

Afrikaans Museum.
Energiegevel — Warmtepomp
(extrakosten t.o.v. het klassieke systeem).c) *Gebruik van vaste brandstof*

Hasselt.

Rijkswacht.
Verwarming met steenkolen.

ANNEXE IV (*suite*)d) *Régulation*

- E/215-83 Bruxelles.
W.T.C. — Immeuble destiné au Ministère des Travaux publics.
Tableau central de commande et de contrôle.
- E/222-83 Butgenbach.
Installation d'un centre de contrôle par microprocesseur.
- E/223-83 Placement de dix optimiseurs dans la région de Liège.
- E/226-83 Paifve.
Etablissement de défense sociale; commande et contrôle centralisés des installations de chauffage central à partir du microprocesseur.
- E/232-83 Anvers.
Contributions — Tabaksvest.
Placement d'optimiseurs.
- E/235-83 Anvers.
Finances — Frankrijklei 71-73.
Placement d'optimiseurs.

e) *Energies renouvelables*

Gendarmerie Bruxelles.
Production de biogaz à partir du fumier des chevaux.
Installation de deux modules à énergie totale.

BIJLAGE IV (*vervolg*)d) *Regeling*

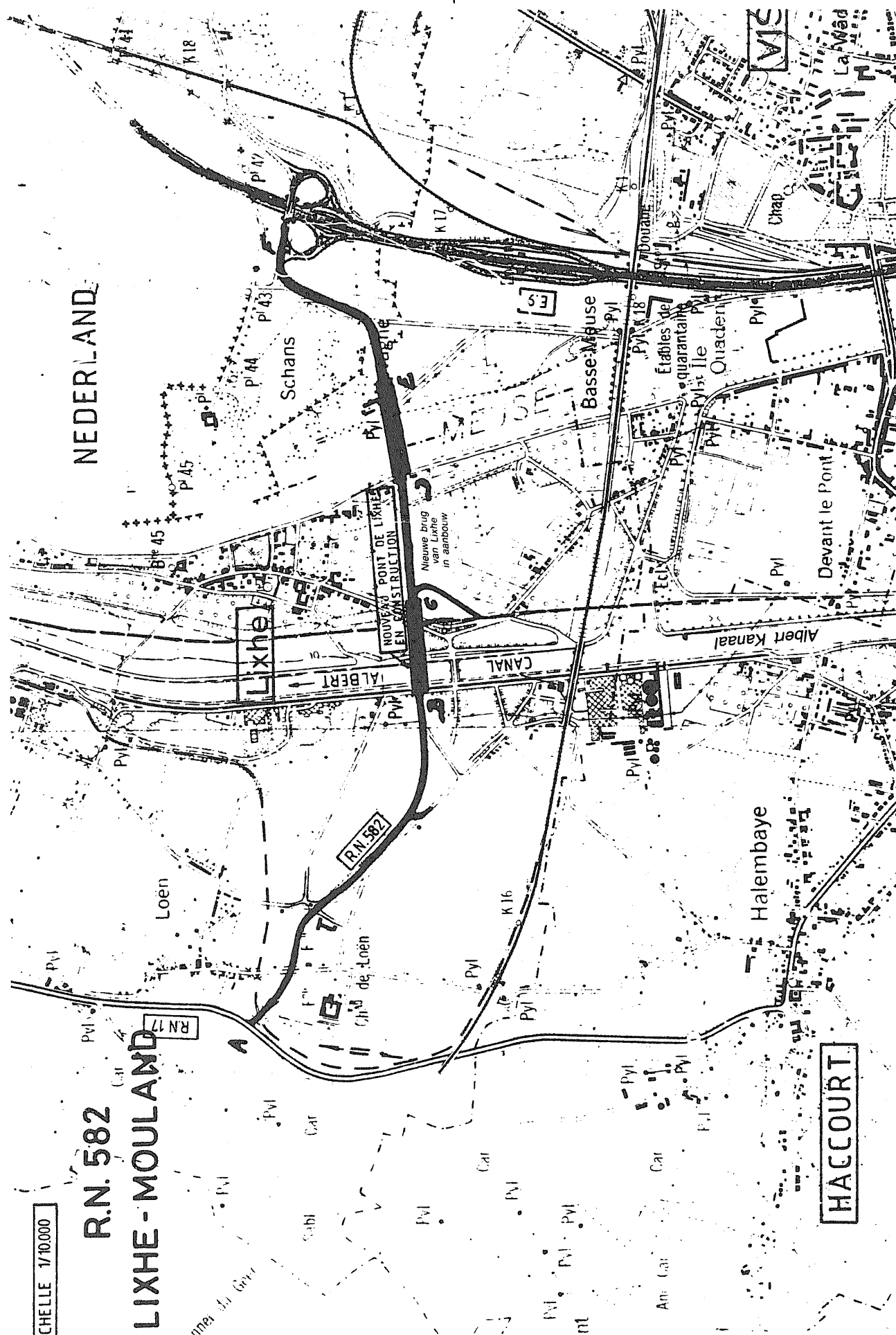
- E/215-83 Brussel.
W.T.C. — Gebouw bestemd voor het Ministerie van Openbare Werken.
Centraal commando- en controlebord.
- E/222-83 Butgenbach.
Oprichting van een controlecentrum met chips.
- E/223-83 Plaatsing van tien optimisoren in het Luikse.
- E/226-83 Paifve.
Gebouw voor sociaal verweer; gecentraliseerde commando en controle van de centrale verwarming met behulp van chips.
- E/232-83 Antwerpen.
Belastingen — Tabaksvest.
Plaatsing van optimisoren.
- E/235-83 Antwerpen.
Financiën — Frankrijklei 71-73.
Plaatsing van optimisoren.

e) *Hernieuwbare energie*

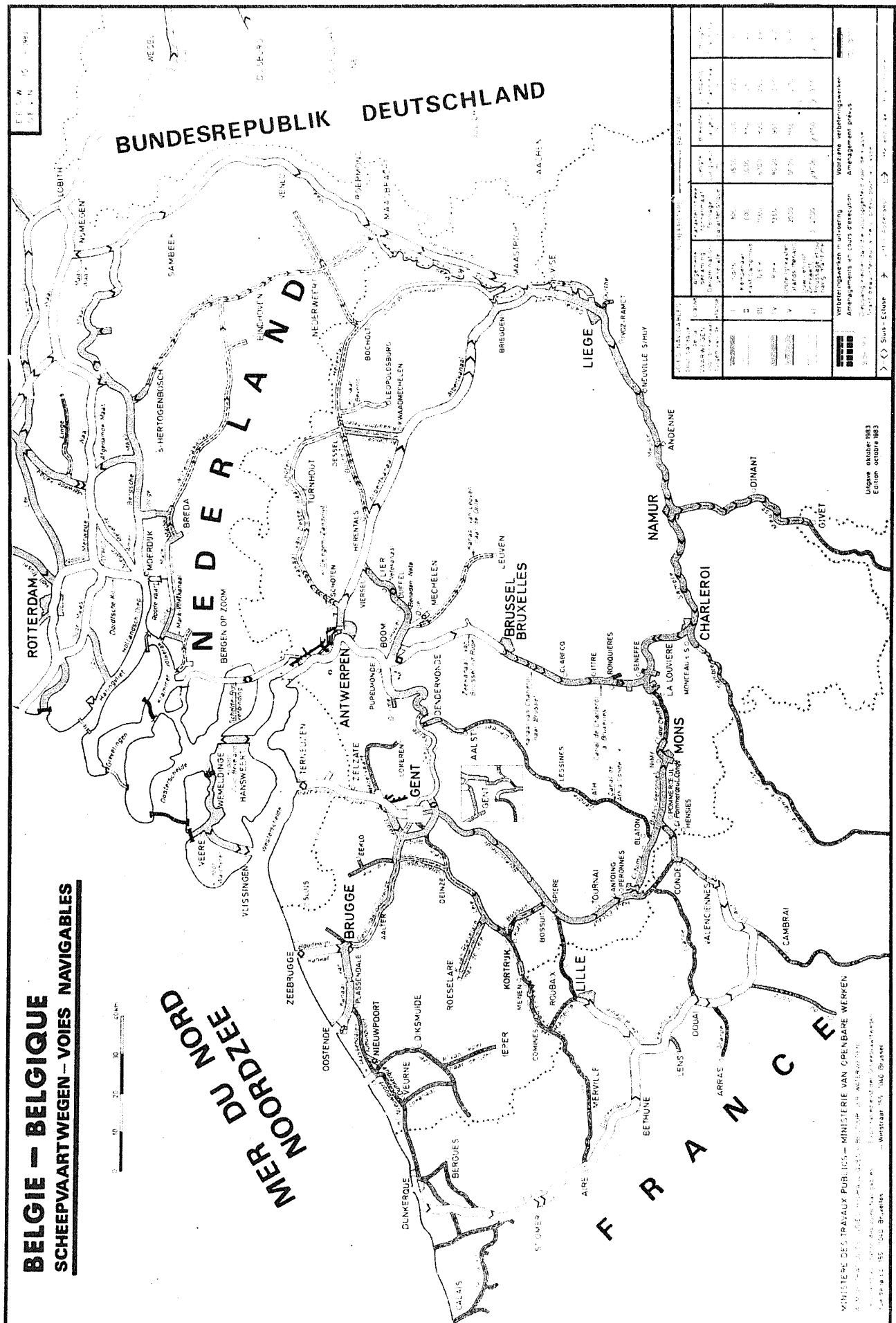
Rijkswacht Brussel.
Productie van biogas met paardemest.
Plaatsing van twee Total Energy Modules.

ANNEXE V

BIJLAGE V



BIJLAGE VI



ANNEXE VII

Analyse
de la Cour des ComptesREPARTITION DES CREDITS
SELON LES SERVICES ORDONNATEURS,
LES CATEGORIES DE DEPENSES ET LES FINALITES

Note explicative concernant l'analyse du budget pour 1984.

1. Les crédits sont répartis par service ordonnateur chargé de l'exécution d'une partie du budget. Tous les postes de crédits budgétaires ne sont pas, dans leur ensemble, directement attribuables à un seul service ou administration. Ces crédits sont alors, de l'autorité du Ministre ou du Secrétaire d'Etat, répartis sur plusieurs services ou administrations en fonction d'une clé de répartition interne.

2. Il est établi un tableau uniforme par service (dans la mesure du possible, sinon par administration) qui tient compte des principes suivants:

a) les montants « 1984 » sont basés sur des projets ou des avant-projets de budget;

b) pour la comparaison avec l'année précédente, les chiffres de 1983 ont été adaptés en fonction des projets ou avant-projets de feuillets; les pourcentages indiqués (% en + ou en -) sont arrondis à l'unité. Les variations de moins de 1 % sont indiquées par un zéro (0) tandis que le signe égale (=) indique un crédit inchangé;

c) les chiffres représentent les autorisations de dépenses: à cet effet, il n'est tenu compte, pour les crédits dissociés, que des plafonds d'engagement; le même raisonnement s'applique aux autorisations spéciales d'engagement figurant dans le dispositif de la loi (par ex. F. E. E. R. R., préfinancement);

d) pour autant que les évaluations de dépenses de la section particulière ne fassent pas double emploi avec les crédits proprement dits (transferts), elles figurent également dans les tableaux (moyennant répartition en fonction de leur nature, comme il est indiqué ci-dessous);

e) les dépenses courantes de biens et de services (dépenses de consommation) comportent les rubriques 11 et 12 des budgets, rubriques 30, 40, 50 et 60 concernent les transferts de revenus et de capitaux (subventions); enfin, les rubriques 70 et 80 représentent les investissements. Les crédits non répartis sur une base économique sont néanmoins dissociés selon leur nature;

f) suivant l'origine de ces crédits, on distingue les budgets nationaux, les budgets des affaires culturelles et communautaires néerlandaises, françaises et allemandes, ainsi que les budgets des affaires régionales flamandes, wallonnes et bruxelloises; l'indisponibilité des chiffres autres que ceux relatifs au budget national a provisoirement contraint à limiter l'analyse à ce seul budget;

g) chaque tableau donne un bref aperçu de la mission du service (ou de l'administration).

3. Outre les analyses par service (ou par administration), chaque document contient une recapitulation des services (totaux par service), ainsi qu'un aperçu global.

De plus, une explication succincte est annexée aux tableaux pour les postes faisant apparaître une variation significative (plus de 10 % et/ou montants importants) et dans des cas intéressants.

Numéro de code du service: I.

Dénomination: Affaires générales.

Exposé de la mission: Ce secteur comprend le Secrétariat général, le service de presse et d'information, la direction des affaires générales, à l'exception de l'économat, la direction du contentieux général et les services techniques généraux (sauf le service des automobiles) qui se subdivisent en service de documentation et des études techniques générales, service des adjudications et service juridique des marchés.

(Crédits en milliers de francs)

Finalité des crédits — Finalité kredieten	Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation) — Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen)		Transferts de revenus et de capitaux (subsides) — Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen)		Investissements — Investerings		Total — Totaal	
	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -
Nat.	115 620	+ 0,7	234 200	- 21	16 000	+ 45	365 820	- 13,4

BIJLAGE VII

Analyse
door het RekenhofVERDELING VAN DE KREDIETEN
VOLGENS ORDONNANCERENDE DIENSTEN
UITGAVENCATEGORIEËN EN FINALITEITEN

Toelichtende nota bij de analyse van de begroting voor 1984.

1. De kredieten worden verdeeld per ordonnancerende dienst, belast met de uitvoering van een gedeelte van de begroting. Niet alle kredietposten van de begrotingen zijn, in hun geheel, direct toewijsbaar aan één dienst of bestuur. Deze laatste worden dan volgens een interne verdelingsregeling, onder het gezag van de Minister of de Staatssecretaris omgeslagen over verscheidene diensten of besturen.

2. Per dienst (indien mogelijk, zo niet per bestuur) wordt een eenvormige tabel aangelegd, die rekening houdt met volgende beginselen:

a) de bedragen « 1984 » steunen op ontwerpen of voorontwerpen van begroting;

b) voor de vergelijking met 1984 werden de cijfers van dat begrotingsjaar aangepast in functie van de ontwerpen of voorontwerpen van bijlagen; de vermelde percentages (% in + of -) zijn afgerond tot de eenheid, de schommelingen van minder dan 1 % zijn aangeduid door nul (0), terwijl het gelijkheidstekens (=) op een onveranderd krediet wijst;

c) de cijfers vertegenwoordigen de uitgavenmachtigingen: daartoe wordt voor de gesplitste kredieten alleen rekening gehouden met de vastleggingsplafonds; dezelfde redenering geldt voor de speciale vastleggingsmachtigingen in het beschikkend gedeelte van de wet (bvb. F. E. E. R. R., prefinancieringen);

d) in zover de uitgavenramingen van de afzonderlijke sectie niet dubbel gaan met de eigenlijke kredieten (= transferten) worden ze eveneens verwerkt in de tabellen (mits opsplitsing volgens de aard ervan, zoals hierna vermeld);

e) de lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen) omvatten de rubrieken 11 en 12 van de begrotingen; de inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen) worden bepaald door de rubrieken 30, 40, 50 en 60; tenslotte de investeringen, door de rubrieken 70 en 80. De economisch niet-verdeelde kredieten worden toch opgesplitst volgens de aard;

f) volgens de oorsprong van de kredieten onderscheidt men de nationale begroting en de begrotingen van de Nederlandse, de Franse en de Duitse Culturele en Gemeenschapsaangelegenheden en de begrotingen van de Vlaamse, Waalse en Brusselse Gewestelijke Aangelegenheden. Deze analyse werd beperkt tot de nationale begroting;

g) elke tabel geeft een bondige toelichting bij de opdracht van de dienst (of het bestuur).

3. Behalve de analyses per dienst (of per bestuur) omvat elk werkstuk nog een recapitulatie van de diensten (totalen per dienst), alsook een algemeen overzicht.

Hierbij een beperkte verklaring bij de tabellen voor de posten waarop een betekenisvol verschil blijkt van meer dan 10 % en/of belangrijke bedragen.

Codenummer van de dienst: I.

Benaming: Algemene Zaken.

Toelichting bij de opdracht: Deze sector omvat het secretariaat-generaal, de dienst pers- en informatie, de dienst algemene zaken met uitzondering van het economaat, de dienst geschillen en algemene technische diensten (behalve de automobilendienst) onderverdeeld in de dienst documentatie en algemene technische studies, de dienst aanbestedingen en de juridische dienst voor de overeenkomsten.

(Kredieten in duizenden frank)

Analyse des écarts importants :

Transferts : - 21 %.
Après une consommation de crédits plus importants en 1983 pour des indemnités diverses à des tiers (art. 33.01), le crédit revient à son niveau normal antérieur.

Investissements : + 45 %.

Le montant du crédit (art. 74.01) est le même que celui de 1982.

Numéro de code du service : II.

Dénomination : Service du personnel.

Exposé de la mission : Ce service règle toutes les questions relatives au personnel : statuts, recrutement, gestion du personnel y compris la fixation des traitements, allocations et indemnités ainsi que la tutelle des organismes d'intérêt public (questions de personnel).

Verklaring geschillen :

Transferten : - 21 %.
Te wijten aan de vermindering van artikel 33.01 van schadevergoedingen aan derden tot op het niveau van de voorgaande jaren.

Investeringen : + 45 %.

Het bedrag van het krediet (art. 74) is hetzelfde als dat van 1982.

Codenummer van de dienst : II.

Benaming : Dienst Personeel.

Toelichting bij de opdracht : deze dienst regelt al de zaken met betrekking tot het personeel : statuten, aanwerving, beheer van het personeel, inbegrepen de vaststelling van de wedden, toelagen en vergoedingen alsook de voordij over openbare instellingen (personeelskwesties).

(Crédits en milliers de francs)

(Kredieten in duizenden frank)

Finalité des crédits — Finaliteit kredieten	Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation) — Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen)		Transferts de revenus et de capitaux (subsidies) — Inkomens- vermogensoverdrachten (toelagen)		Investissements — Investerings		Total — Totaal	
	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -
Nat.	6 142 550	- 3,8	337 400	+ 4,5	—	—	6 479 950	- 3,4

Analyse des écarts importants :

Dépenses courantes : - 3,8 %.
Diminution des traitements en raison des transferts du personnel aux Communautés et aux Régions.

Transferts : + 4,5 %.
Comparé aux crédits 1982 et 1983 (initiaux), on peut noter une diminution réelle.

Numéro de code du service : III.

Dénomination : Service de l'Economat.

Exposé de la mission : Ce service règle les questions matérielles des autres services (location-mobilier, produits de consommation, fournitures de bureau, entretien des locaux...).

Verklaring van de aanzienlijke verschillen :

Lopende uitgaven : - 3,8 %.
Verdere vermindering artikel 11.03 voor de bezoldiging van het personeel wegens de overheveling naar de Gewesten en Gemeenschappen.
Transferten : + 4,5 %.
Vergeleken met de kredieten voor 1982 en 1983 (aanvankelijke cijfers) is een reële vermindering merkbaar.

Codenummer van de dienst : III.

Benaming : Economaat.

Toelichting bij de opdracht : Deze dienst regelt de materiële voorzieningen ten behoeve van de andere diensten (behuizing-meubilair, verbruiksproducten, onderhoud der lokalen, enz.).

(Crédits en milliers de francs)

(Kredieten in duizenden frank)

Finalité des crédits — Finaliteit kredieten	Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation) — Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen)		Transferts de revenus et de capitaux (subsidies) — Inkomens- vermogensoverdrachten (toelagen)		Investissements — Investerings		Total — Totaal	
	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -
Nat.	851 640	- 13,8	—	—	21 700	- 47,9	873 340	- 15,2

Analyse des écarts importants :

Dépenses courantes : - 13,8 %.
Diminution en raison de la fin des déménagements de certains services au WTC3.

Il faut toutefois observer l'évolution du crédit de l'article 12.06 — loyer : en 1982, 304 900 000 F ; en 1983 : 560 900 000 F, avec les crédits supplémentaires 639 900 000 F et en 1984, 572 300 000 F.

Investissements : - 47,9 %.

Même niveau des crédits que pour l'exercice 1982.

Verklaring geschillen :

Lopende uitgaven : - 13,8 %.
Vermindering te wijten aan de verhuizing naar WTC3.

De uitgaven van 1984 blijven echter nog ver boven de 530,5 miljoen voorzien in 1982. Zie o.a. artikel 12.06 (1982 : 304,9 miljoen, 1983 : 639,9 miljoen, 1984 : 572,3 miljoen).

Investeringen : - 47,9 %.

Vermindering tot op het niveau van 1982.

Numéro de code du service: V.

Dénomination: Service des Automobiles.

Exposé de la mission: Ce service gère le parc automobile: acquisition, entretien et fourniture de carburants, expertise des véhicules accidentés.

Codenummer van de dienst: IV.

Benaming: Automobielen dienst.

Toelichting bij de opdracht: Deze dienst beheert het autopark: aankoop, onderhoud, aanschaf van brandstoffen, deskundig onderzoek van de beschadigde voertuigen, enz.

(Crédits en milliers de francs)

Kredieten in duizenden frank

Finalité des crédits — Finaliteit kredieten	Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation) — Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen)		Transferts de revenus et de capitaux (subsidies) — Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen)		Investissements — Investerings		Total — Totaal	
	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -
Nat.	55 135	+ 8	—	—	25 600	+ 24,2	80 735	+ 12,7

Analyse des écarts importants:

Dépenses courantes: + 8 %.

Investissements: + 24,2 %.

Même niveau de crédits que pour l'exercice 1982.

Verklaring van de verschillen:

Lopende uitgaven: + 8 %.

Investerings: + 24,2 %.

Zelfde kredieten als in 1982.

Numéro de code du service: V.

Dénomination: Service de Programmation, d'Informations et de Statistiques.

Exposé de la mission: Ce service permet d'élaborer et de mettre à jour les banques de données pour les divers services: bâtiments, routes, ponts, personnel...

Codenummer van de dienst: V.

Benaming: Dienst programmatie, informatie en statistiek.

Toelichting bij de opdracht: Deze dienst houdt zich bezig met het opbouwen en bijhouden van de databanken voor de verschillende besturen en diensten (gebouwen, wegen, bruggen, personeel, enz.)

(Crédits en milliers de francs)

Kredieten in duizenden frank

Finalité des crédits — Finaliteit kredieten	Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation) — Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen)		Transferts de revenus et de capitaux (subsidies) — Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen)		Investissements — Investerings		Total — Totaal	
	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -
Nat.	75 330	+ 9,8	—	—	9 400	—	84 730	+ 8,6

Numéro de code du service: VI.

Dénomination: Administration des Voies Hydrauliques.

Exposé de la mission: Cette administration gère tous les travaux relatifs aux voies hydrauliques, aux ports et à la côte tant au point de vue administratif que technique. Elle effectue également les études nécessaires dans ses laboratoires spécialisés. Elle exerce son contrôle et réglemente la navigation intérieure.

Codenummer van de dienst: VI.

Benaming: Bestuur der Waterwegen.

Toelichting bij de opdracht: dit bestuur beheert al de openbare werken aan de waterwegen, aan de bruggen en aan de kust, zowel op administratief als op technisch gebied. Het doet tevens de nodige studies in haar gespecialiseerde laboratoria en reglementeert de binnenvaart en oefent de hierbij horende controle uit.

(Crédits en milliers de francs)

(Kredieten in duizenden frank)

Finalité des crédits — Finaliteit kredieten	Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation) — Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen)		Transferts de revenus et de capitaux (subsidies) — Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen)		Investissements — Investerings		Total — Totaal	
	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -
Nat.	2 444 245	+ 6,3	6 424 700	- 6,4	21 334 700	+ 2,5	30 203 645	+ 0,7

Analyse des écarts importants:

Dépenses courantes: + 6,3 %.
Augmentation des frais de dragage (+ 57 millions de F), des baux d'entretien (+ 60 millions de F).

Transferts: - 6,4 %.
Diminution de la capacité d'engagement de l'Office de la Navigation, du Dienst voor de Scheepvaart et du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles.
Investissements: + 2,5 %.
Augmentations de 640 000 000 de F pour les travaux de Zeebrugge.

Numéro de code du service: VII.

Dénomination: Direction générale du Bureau des Ponts.

Exposé de la mission: Ce service étudie, établit les documents d'adjudication et vérifie les projets d'ouvrages d'art (ponts, tunnels). Il réceptionne les matériaux, opère les contrôles et épreuves sur les ouvrages en cours et achevés et examine périodiquement les ouvrages en service.

Verklaring van de verschillen:

Lopende uitgaven: + 6,3 %.
Verdere toename van de baggerkosten: + 57 miljoen, onderhoudskontrakten: + 90 miljoen.

Transfert: - 6,4 %.
Vermindering leningplafond van de Dienst voor de Scheepvaart, Office de la Navigation en de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel.
Investerings: + 2,5 %.
Vermeerdering voor de haven van Zeebrugge et 640 000 000 F.

Codenummer van de dienst: VII.

Benaming: Algemene directie van het bruggenbureau.

Toelichting bij de opdracht: deze dienst houdt zich bezig met de studie en het opstellen van de aanbestedingsdocumenten van de kunstwerken (bruggen, tunnels). Hij keurt de gebruikte materialen houdt toezicht op de in uitvoering en afgewerkte werken en oefent een periodiek toezicht uit op de in gebruik zijnde kunstwerken.

(Crédits en milliers de francs)

(Kredieten in duizenden frank)

Finalité des crédits — Finaliteit kredieten	Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation) — Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen)		Transferts de revenus et de capitaux (subsides) — Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen)		Investissements — Investerings		Total — Totaal	
	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -
Nat.	3 850	+ 1,9	—	—	3 100	—	6 950	+ 1

Numéro de code du service: VIII.

Dénomination: Administration des Routes.

Exposé de la mission: L'Administration des Routes est chargée de l'étude des avant-projets et projets de routes de l'Etat ainsi que de la construction, la modernisation, la gestion et l'entretien des routes et des autoroutes.

Elle collabore à la réglementation routière et aux relations internationales en cette matière.

Les crédits destinés à la construction et à l'entretien des routes et autoroutes sont inscrits au budget du Fonds des Routes.

Codenummer van de dienst: VIII.

Benaming: Bestuur der Wegen.

Toelichting bij de opdracht: Deze dienst is belast met de studie van de voorontwerpen en ontwerpen van de rijkswegen en met de aanleg, de modernisering, het beheer en het onderhoud van de wegen en de autowegen.

Zij verleent haar medewerking aan de verkeersreglementering en aan de desbetreffende internationale reglementeringen.

De kredieten bestemd voor de aanleg en het onderhoud van de wegen zijn niet ingeschreven op de begroting van Openbare Werken maar op die van het Wegenfonds.

(Crédits en milliers de francs)

(Kredieten in duizenden frank)

Finalité des crédits — Finaliteit kredieten	Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation) — Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen)		Transferts de revenus et de capitaux (subsides) — Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen)		Investissements — Investerings		Total — Totaal	
	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -
Nat.	—	—	41 880 300	- 0,5	—	—	41 880 300	- 0,5

Numéro de code du service: IX.

Dénomination: Administration des Bâtiments.

Exposé de la mission: Cette administration, dont les prérogatives essentielles ont été reprises par la Régie des Bâtiments et par les Fonds Scolaires, est chargée de l'étude, de la direction, de la surveillance et de la réception de tous les travaux de construction et d'entretien pour les bâtiments qui restent encore sous sa tutelle technique, par exemple les écoles européennes, les immeubles destinés aux organismes internationaux, ...

Les crédits destinés à la construction et à l'entretien des bâtiments de l'Etat sont inscrits au budget de la Régie des Bâtiments.

Codenummer van de dienst: IX.

Benaming: Bestuur der Gebouwen.

Toelichting bij de opdracht: Deze administratie, waarvan de essentiële taken werden overgenomen door de Regie der Gebouwen en het Schoolfonds, is belast met de studie, de leiding, het toezicht en de oplevering van alle bouw- en onderhoudswerken van de gebouwen die nog onder zijn technische bevoegdheid vallen (vb. de Europese Scholen, de gebouwen bestemd voor de internationale instellingen, enz....).

De kredieten bestemd voor de bouw en onderhoud van de rijksgebouwen zijn ingeschreven in de begroting van de Regie der Gebouwen.

(Crédits en milliers de francs)

(Kredieten in duizenden frank)

Finalité des crédits — Finaliteit kredieten	Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation) — Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen)		Transferts de revenus et de capitaux (subsides) — Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen)		Investissements — Investeringsen		Total — Totaal	
	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -
Nat.	63 400	+ 5,8	7 936 400	- 2,3	505 000	—	8 504 800	- 2,1

Analyse des écarts importants :

Transferts : - 2,3 %.

Diminution essentiellement à l'article 61.03 :

en 1983 : 8 060 000 000 F

en 1984 : 7 880 000 000 F.

Numéro de code du service : X.

Dénomination : Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique.

Exposé de la mission : Cette administration règle les multiples problèmes en matière d'électricité et d'électromécanique, pour les installations qui relèvent directement du département.

Elle apporte également son concours aux établissements publics qui dépendent du département (Fonds des Routes, Régie des Bâtiments, Ports Autonomes...).

Verklaring verschillen :

Transferten : - 2,3 %

Vermindering overdracht aan de Regie op artikel 61.03 met 200 miljoen.

in 1983 : 8 060 000 000 F.

in 1984 : 7 880 000 000 F.

Codenummer van de dienst : X.

Benaming : Bestuur voor Electriciteit en Electromechanica.

Toelichting bij de opdracht : deze administratie onderzoekt en regelt de problemen op het gebied van de electriciteit en electromechanica voor al de installaties die rechtstreeks van het departement afhangen.

Zij verleent tevens medewerking en steun aan de verschillende openbare diensten van het departement (Wegenfonds, Regie der Gebouwen, autonome havens, enz.).

(Crédits en milliers de francs)

(Kredieten in duizenden frank)

Finalité des crédits — Finaliteit kredieten	Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation) — Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen)		Transferts de revenus et de capitaux (subsides) — Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen)		Investissements — Investeringsen		Total — Totaal	
	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -
Nat.	229 800	+ 3,3	—	—	355 000	—	584 800	+ 1,2

Numéro de code du service : XI.

Dénomination : Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire.

Exposé de la mission : Cette administration procède à l'examen technique des plans communaux d'aménagement, des permis de bâtir et de lotir, ainsi que des quartiers industriels. Elle élabore les principes directeurs de l'aménagement du territoire et exerce le contrôle et la répression des infractions en matière de construction.

Codenummer van de dienst : XI.

Benaming : Stedebouw en Ruimtelijke Ordening.

Toelichting bij de opdracht : deze dienst houdt zich bezig met het technisch onderzoek van de gemeentelijke plannen van aanleg, van de bouw- en verkavelingsvergunningen, alsook met de industriezones. Hij werkt de grondbeginselen uit, houdt bestendig toezicht op de ruimtelijke ordening en beoogt de eventuele bouw misdrijven.

(Crédits en milliers de francs)

(Kredieten in duizenden frank)

Finalité des crédits — Finaliteit kredieten	Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation) — Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen)		Transferts de revenus et de capitaux (subsides) — Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen)		Investissements — Investeringsen		Total — Totaal	
	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -
Nat.	—	—	200	—	—	—	200	—

Numéro de code du service: XII.

Dénomination: Administration des Travaux subsidés et de la Reconstruction.

Exposé de la mission: Cette administration gère les quatre secteurs suivants:

- l'infrastructure des quartiers sociaux et des zones industrielles;
- les subventions pour travaux des pouvoirs régionaux et locaux;
- l'indemnisation des dommages de guerre;
- l'indemnisation des dommages au Congo.

Codenummer van de dienst: XII.

Benaming: Bestuur voor gesubsidieerde werken en wederopbouw.

Toelichting bij de opdracht: deze administratie beheert de vier volgende sectoren:

- de infrastructuur van de sociale woonwijken en industriezones;
- de toelagen voor werken van de regionale en lokale besturen;
- de vergoeding van de oorlogsschade;
- de vergoeding van de Kongoschade.

(Crédits en milliers de francs)

(Kredieten in duizenden frank)

Finalité des crédits — Finaliteit kredieten	Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation) — Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen)		Transferts de revenus et de capitaux (subsides) — Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen)		Investissements — Investerings		Total — Totaal	
	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -
Nat.	—	—	188 000	- 11	—	—	188 000	- 11

Numéro de code du service: XIII.

Dénomination: Administration du Logement.

Exposé de la mission: Elle s'occupe de la programmation du logement social et des activités des sociétés nationales de construction. Elle octroie les différentes primes et allocations qui concourent à réaliser les programmes établis.

Codenummer van de dienst: XIII.

Benaming: Bestuur der Huisvesting.

Toelichting bij de opdracht: deze dienst houdt zich bezig met de programmering van de sociale huisvesting en van de activiteiten van de nationale bouwmaatschappijen en verleent de diverse toelagen die bijdragen tot het verwezenlijken van de opgemaakte programma's.

(Crédits en milliers de francs)

(Kredieten in duizenden frank)

Finalité des crédits — Finaliteit kredieten	Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation) — Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen)		Transferts de revenus et de capitaux (subsides) — Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen)		Investissements — Investerings		Total — Totaal	
	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -
Nat.	—	—	3 985 272	- 32,5	—	—	3 985 272	- 32,5

Analyse des écarts importants:

Transferts: - 32,5 %.

Diminution due essentiellement aux articles 21.01, section 51: 1 453 700 000 en 1983, 1 251 500 000 en 1984; 61.90: 1 205 100 000 en 1983, 1 078 200 000 en 1984; 60.32, section particulière: 1 636 506 000 en 1983, 459 672 000 en 1984.

Verklaring van de verschillen:

Transferten: - 32,5 %.

Vermindering veroorzaakt door daling kredieten op artikel 21.01, sectie 51: - 200 miljoen; op artikel 61.62: - 220 miljoen; op artikel 60.32, afzonderlijke sectie: - 1 200 miljoen.

Numéro de code du service: XIV.

Dénomination: Office Central des Fournitures.

Exposé de la mission: Il achète toutes les fournitures pour les divers départements, des produits textiles (vêtements de travail, uniformes...) des produits d'entretien, du mobilier, des machines de bureau, des véhicules automobiles, des fournitures de bureau, imprimés, des combustibles et des carburants.

Codenummer van de dienst: XIV.

Benaming: Centraal Bureau voor Benodigdheden.

Toelichting bij de opdracht: deze dienst koopt al de benodigdheden voor de verschillende departementen aan (materieel, meubilair, bureau-machines, voertuigen, brandstoffen, textielprodukten, drukwerken, enz.).

(Crédits en milliers de francs)				(Kredieten in duizenden frank)				
Finalité des crédits — Finaliteit kredieten	Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation) — Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen)		Transferts de revenus et de capitaux (subsides) — Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen)		Investissements — Investeringsen		Total — Totaal	
	1984	% + ou/of —	1984	% + ou/of —	1984	% + ou/of —	1984	% + ou/of —
Nat.	3 430	+ 6,1	—	—	1 500	—	4 930	+ 4,2

Numéro de code du service: XV.

Dénomination: Plan Vert.

Exposé de la mission: Il gère les parcs, les squares et les pépinières de l'Etat.

Codenummer van de dienst: XV.

Benaming: Dienst van het Groenplan.

Toelichting bij de opdracht: deze dienst beheert de parken, plantsoenen en boomkwekerijen van de Staat.

(Crédits en milliers de francs)					(Kredieten in duizenden frank)			
Finalité des crédits — Finaliteit kredieten	Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation) — Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen)		Transferts de revenus et de capitaux (subsides) — Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen)		Investissements — Investeringen		Total — Totaal	
	1984	% + ou/of —	1984	% + ou/of —	1984	% + ou/of —	1984	% + ou/of —
Nat.	71 500	+ 2,4	—	—	2 000	—	73 500	+ 2

Numéro de code du service: XVI.

Dénomination: Divers.

Exposé de la mission: Sous cette rubrique ont été regroupés des crédits spéciaux utilisables par plusieurs administrations et dont l'affectation par service n'est pas connue au préalable: par. ex., 63.15 déplacements de canalisations, 73.18 travaux supplémentaires à réaliser en Wallonie.

Codenummer van de dienst: XVI.

Benaming: Diversen.

Toelichting bij de opdracht: onder deze rubriek werden de speciale kredieten gegroepeerd, die voor de verschillende administraties gebruikt kunnen worden (vb. art. 65.15 verplaatsen van leidingen) en waarvan de bestemming nog niet vooraf bekend is.

(Crédits en milliers de francs)				(Kredieten in duizenden frank)				
Finalité des crédits — Finaliteit kredieten	Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation) — Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen)		Transferts de revenus et de capitaux (subsides) — Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen)		Investissements — Investeringen		Total — Totaal	
	1984	% + ou/of –	1984	% + ou/of –	1984	% + ou/of –	1984	% + ou/of –
Nat.	—	—	2 969 000	+ 39	—	—	2 969 000	+ 39

Analyse des écarts importants:

Transferts: + 39 %.

Augmentation due essentiellement au paiement différé des intérêts exigibles normalement au cours du second semestre 1983.

Verklaring van de verschillen:

Transferten: + 39 %.

De stijging is vooral te wijten aan uitgestelde betaling van normaal in de loop van het tweede trimester van 1983 eisbare interesten.

DETAIL DE LA FINALITE BUDGET NATIONAL

(Crédits en milliers de francs)

OMSTANDIGE INHOUD VAN DE BESTEMMING
VAN DE NATIONALE BEGROTING

(Kredieten in duizenden frank)

Nos de code des services — Codenummer diensten	Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation) — Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen)		Transferts de revenus et de capitaux (subsides) — Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen)		Investissements — Investeringsen		Total — Totaal	
	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -	1984	% + ou/of -
I	115 620	+ 0,7	234 200	- 21	16 000	+ 45	365 820	- 13,4
II	6 142 550	- 3,8	337 400	+ 4,5	—	—	6 479 950	- 3,4
III	851 640	- 13,8	—	—	21 700	- 47,9	873 340	- 15,2
IV	55 135	+ 8	—	—	25 600	- 24,2	80 735	+ 12,7
V	75 330	+ 9,8	—	—	9 400	—	84 730	+ 8,6
VI	2 444 245	+ 6,3	6 424 700	- 6,4	21 334 700	+ 2,5	30 203 645	+ 0,7
VII	3 850	+ 1,9	—	—	3 100	—	6 950	+ 1
VIII	—	—	41 880 300	- 0,5	—	—	41 880 300	- 0,5
IX	63 400	+ 5,8	7 936 400	- 2,3	505 000	—	8 504 800	- 2,1
X	229 800	+ 3,3	—	—	335 000	—	584 800	+ 1,2
XI	—	—	200	—	—	—	200	—
XII	—	—	188 000	- 11	—	—	188 000	- 11
XIII	—	—	3 985 272	- 32,5	—	—	3 985 272	- 32,5
XIV	3 430	+ 6,1	—	—	1 500	—	4 930	+ 4,2
XV	71 500	+ 2,4	—	—	2 000	—	73 500	+ 2
XVI	—	—	2 969 000	+ 39	—	—	2 969 000	+ 39
	10 056 500	- 2	63 955 472	- 3	22 274 000	+ 2,3	96 285 972	- 1,7