

Chambre des Représentants

SESSION 1979-1980

20 MARS 1980

BUDGET

du Ministère des Travaux publics
pour l'année budgétaire 1980

PROJET DE LOI

ajustant le budget
du Ministère des Travaux publics
de l'année budgétaire 1979

RAPPORT

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

PAR M. Bob COOLS

SOMMAIRE

	Pages
Introduction du rapporteur ...	3
I. — Exposé du Ministre des Travaux publics ...	5
1. Introduction ...	5
2. Le P.I.P. et son exécution ...	6
3. Exécution du budget 1979 — Ajustement ...	9
4. Le budget pour 1980 ...	9

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Van der Biest.

A. — Membres : MM. Cardoen, Claeys, Coppieters, Mme Demeulenaere-Dewilde, MM. Desutter, François, Marchal, Pierret, Smets, Vankeirsbilck. — MM. Biefnot, Bourry, Bob Cools, Jandrain, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — MM. Albert Claes, De Cordier, Louis Olivier, Taelman. — M. Fiévez. — M. Somers.

B. — Suppléants : MM. Beerden, Breyne, Tijl Declercq, De Mey, Hiance, Jérôme, Kelchtermans, le Hardy de Beaulieu, Lenssens, André Rutten, Van Rompaey. — MM. Dejardin, Hurez, Laridon, Nyffels, Van Cauwenberghe, Vanderheyden, Van der Niepen, Ylief. — MM. Evers, Kempinaire, Knoops, Van Belle, Vreven. — MM. Brasseur, Mordant. — MM. De Beul, Gabriels.

Voir :

4-XVI (1979-1980) :

— N° 1 : Budget.

5-XVI (1979-1980) :

— N° 1 : Projet de loi.

— Nos 2 et 3 : Amendements.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1979-1980

20 MAART 1980

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken
voor het begrotingsjaar 1980

WETSONTWERP

houdende aanpassing van de begroting
van het Ministerie van Openbare Werken
voor het begrotingsjaar 1979

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER Bob COOLS

INHOUD

	Blz.
Inleiding van de rapporteur ...	3
I. — Uiteenzetting van de Minister van Openbare Werken ...	5
1. Inleiding ...	5
2. Het P.I.P. en de uitvoering ervan ...	6
3. Uitvoering van de begroting 1979 — Aanpassing ...	9
4. De begroting voor 1980 ...	9

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Van der Biest.

A. — Leden : de heren Cardoen, Claeys, Coppieters, Mevr. Demeulenaere-Dewilde, de heren Desutter, François, Marchal, Pierret, Smets, Vankeirsbilck. — de heren Biefnot, Bourry, Bob Cools, Jandrain, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — de heren Albert Claes, De Cordier, Louis Olivier, Taelman. — de heer Fiévez. — de heer Somers.

B. — Plaatsvervangers : de heren Beerden, Breyne, Tijl Declercq, De Mey, Hiance, Jérôme, Kelchtermans, le Hardy de Beaulieu, Lenssens, André Rutten, Van Rompaey. — de heren Dejardin, Hurez, Laridon, Nyffels, Van Cauwenberghe, Vanderheyden, Van der Niepen, Ylief. — de heren Evers, Kempinaire, Knoops, Van Belle, Vreven. — de heren Brasseur, Mordant. — de heren De Beul, Gabriels.

Zie :

4-XVI (1979-1980) :

— N° 1 : Begroting.

5-XVI (1979-1980) :

— N° 1 : Wetsontwerp.

— N°s 2 en 3 : Amendementen.

	Pages		Blz.
5. Les grandes lignes du programme 1980	10	5. De hoofdlijnen van het programma 1980	10
a) Voies hydrauliques	10	a) Waterwegen	10
b) Bâtiments	12	b) Gebouwen	12
c) Routes	14	c) Wegen	14
1. Aspects socio-économiques en général	15	1. Sociaal-economische aspecten in het algemeen ...	15
2. Qualité de la vie et de l'environnement	15	2. Leefmilieu	15
3. Circulation et sécurité	16	3. Verkeer en veiligheid	16
d) Politique de l'emploi	17	d) Beleid van arbeidsvoorziening	17
e) Economie d'énergie	18	e) Energiebesparing	18
f) Politique portuaire	19	f) Havenbeleid	19
g) Bâtiments culturels bi-communautaires à Bruxelles ...	19	g) De bi-communautaire culturele gebouwen te Brussel .	19
6. L'Etat et l'investissement public	20	6. De Staat en de overheidsinvesteringen	20
7. Projets et orientations futures du budget des travaux publics	21	7. Ontwerpen en richtsnoeren voor de begroting van openbare werken	21
II. — Discussion générale	22	II. — Algemene bespreking	22
A. Grands thèmes en matière de travaux publics	22	A. Grote thema's op het gebied van openbare werken ...	22
1. Régionalisation	22	1. Regionalisering	22
2. Personnel	25	2. Personeel	25
3. Bâtiments	25	3. Gebouwen	25
4. Procédures	25	4. Procedures	25
a) Expropriations	25	a) Onteigeningen	25
b) Coordination et concertation	26	b) Coördinatie en overleg	26
5. Réseau routier	27	5. Wegennet	27
a) Routes et autoroutes	27	a) Wegen en autosnelwegen	27
b) Pistes cyclables, trottoirs et zones de stationnement	29	b) Rijkswegpaden, stoepen en parkeerzones	29
c) Protection contre le bruit	30	c) Bescherming tegen geluidshinder	30
d) Sécurité routière	31	d) Verkeersveiligheid	31
e) Economie d'énergie - Eclairage	32	e) Energiebesparingen - Verlichting	32
f) Projets de voirie	32	f) Wegenprojecten	32
6. Voies hydrauliques	35	6. Waterwegen	35
a) Ports	35	a) Havens	35
b) Digue	37	b) Dijken	37
c) Canaux	37	c) Kanalen	37
d) Ports de plaisance	38	d) Jachthavens	38
7. Bâtiments	38	7. Gebouwen	38
a) Projets	38	a) Projecten	38
b) Economie d'énergie	40	b) Energiebesparing	40
8. Contrats-cadre	40	8. Raamovereenkomsten	40
9. P. I. P.	41	9. P. I. P.	41
10. Divers	42	10. Varia	42
B. Questions concrètes	43	B. Concrete vragen	43
1. Généralités	43	1. Algemene beschouwingen	43
2. Personnel	45	2. Personeel	45
3. Bâtiments	47	3. Gebouwen	47
4. Réseau routier	48	4. Wegennet	48
a) Sécurité	48	a) Veiligheid	48
b) Aires de stationnement	51	b) Parkeerplaatsen	51
c) Voies d'accès aux routes nationales	52	c) Toegangswegen tot rijkswegen	52
d) Publicité	52	d) Reclame	52
e) Eclairage	53	e) Verlichting	53
f) Pollution par le bruit	54	f) Geluidshinder	54
g) Matériau	56	g) Materiaal	56
h) Coordination	59	h) Coördinatie	59
i) Routes et autoroutes	60	i) Wegen en autosnelwegen	60
j) Pistes cyclables et trottoirs	73	j) Fietspaden en voetpaden	73
5. Digue - barrages - ports - voies navigables	75	5. Dijken - stuwdammen - havens - waterwegen ...	75
6. Divers	97	6. Diversen	97
III. — Votes	98	III. — Stemmingen	98
Errata	100	Errata	100
Annexes	101	Bijlagen	101

MESDAMES, MESSIEURS,

INTRODUCTION DU RAPPORTEUR

C'est en 1978 que le budget des Travaux publics a été déposé à la Chambre pour la dernière fois. Il s'agissait du premier budget présenté par le ministre actuel. Le budget qu'il nous soumet maintenant nous fournit l'occasion de jeter un regard sur la politique qu'il a menée et de formuler quelques considérations et observations en marge du débat en commission.

Il faut tout d'abord rappeler que la commission a consacré six réunions des plus fécondes à la discussion du budget et que presque tous les membres présents ont participé au débat.

Il convient de relever que les problèmes qui avaient causé voici deux ans des difficultés de procédure ont été résolus entre-temps.

En effet, une commission des affaires régionales a été instituée, si bien que cette fois il n'a pas fallu inviter neuf secrétaires d'Etat. Les problèmes d'aménagement du territoire, de logement ou de travaux subsideés n'ont donc pas été abordés. Le débat a toutefois démontré que l'implantation de la grande infrastructure et l'organisation des transports publics peuvent rendre nécessaire une vision commune en matière d'aménagement du territoire.

Ce problème a été laissé de côté dans le cadre de la régionalisation de facto que nous connaissons actuellement. Cependant, le besoin de coordination est nettement ressenti par les membres, d'autant plus que depuis la fusion des commissions des Travaux publics et des Communications ils forment un groupe bien intégré.

S'il veut éviter certaines difficultés, le Gouvernement devra déterminer rapidement les pouvoirs que le Ministre des Travaux publics conservera en matière d'aménagement du territoire. Etant donné que le Ministre a annoncé le transfert imminent aux régions de 1 078 fonctionnaires de son département, ces deux problèmes pourraient très bien être abordés conjointement.

Il n'est évidemment ni possible ni souhaitable de modifier fondamentalement la politique budgétaire des Travaux publics d'une année à l'autre. Des priorités nouvelles sont toutefois apparues au cours des deux dernières années. Elles concernent essentiellement l'amélioration et l'adaptation des voies secondaires, la protection contre les inondations, mais surtout les nouvelles possibilités qui ont été créées en vue de promouvoir la mise en œuvre d'infrastructures qui respectent l'environnement.

Le vif intérêt pour les pistes cyclables et les trottoirs, ainsi que pour l'infrastructure antibruit, le respect de l'environnement et la sécurité montre combien les membres de la commission apprécient cette politique et souhaitent qu'elle soit poursuivie.

Une série de grands travaux continuent néanmoins de retenir l'attention. Les autoroutes ont toutefois cédé le pas aux travaux se rapportant au régime des eaux, aux voies navigables et aux ports. En ce qui concerne les autoroutes, il a été insisté en vue de la construction rapide et simultanée des autoroutes E9 et E40.

Le département continue de jouer un rôle important dans le soutien de l'activité économique et la création d'emplois.

Plusieurs membres ont donc insisté pour que les 1 600 emplois vacants au département même soient occupés rapidement.

DAMES EN HEREN,

INLEIDING VAN DE RAPPORTEUR

De laatste begroting van Openbare Werken die bij de Kamer werd ingediend is die van 1978. Het was tevens de eerste begroting van de huidige Minister. De begroting die hij thans voorlegt geeft dan ook de gelegenheid even terug te blikken op het gevoerde beleid en enkele bedenkingen en kanttekeningen te maken in het licht van het debat, dat in de commissie heeft plaats gehad.

Vooreerst zij onderstreept dat de commissie zes vruchtbare vergaderingen heeft gewijd aan de bespreking van de begroting en dat nagenoeg alle aanwezige commissieleden aan deze bespreking hebben deelgenomen.

Er zij opgemerkt dat de problemen die vóór twee jaar proceduremoelijkheden hadden veroorzaakt, inmiddels een oplossing hebben gekregen.

Er werd immers een commissie voor gewestelijke aangelegenheden opgericht zodat deze maal geen negen staatssecretarissen moesten worden uitgenodigd. De problemen inzake ruimtelijke ordening, huisvesting en gesubsidieerde werken kwamen derhalve niet aan bod. Toch is uit het debat gebleken dat de inplanting van de grote infrastructuur alsmede de inrichting van het openbare vervoer, een gemeenschappelijke ruimtelijke visie kunnen vergen.

De de facto regionalisering, zoals we die nu kennen, heeft dit probleem kennelijk over het hoofd gezien. De behoefte aan coördinatie wordt duidelijk door de leden aanvoeld, te meer daar zij sedert de samensmelting van de commissies van Openbare Werken en Verkeerswezen, een geïntegreerde groep vormen.

Indien de Regering bepaalde moeilijkheden wil vermijden, dan zal zij dus snel de bevoegdheden moeten bepalen die de Minister van Openbare Werken op het stuk van de ruimtelijke ordening zal behouden. Daar de Minister tevens heeft aangekondigd dat hij eerlang 1 078 ambtenaren van zijn departement naar de gewesten zal overhevelen, zouden beide problemen best samen worden aangepakt.

Het is ongetwijfeld niet mogelijk en overigens niet wenselijk in een begroting van Openbare Werken van 't ene jaar op 't andere een totale ommekeer tot stand te brengen; toch zijn in de afgelopen twee jaar duidelijk een aantal accentverschuivingen voelbaar. Ze hebben in hoofdzaak betrekking op de verbetering en de aanpassing van de bestaande secundaire wegen, op de bescherming tegen wateroverlast, maar vooral op de nieuwe mogelijkheden die geschapen werden om de zogenaamde zachte of milieuvriendelijke infrastructuur betere kansen te bieden.

De grote belangstelling die betoond werd voor fiets- en voetpaden, alsmede voor geluidswerende infrastructuurwerken, milieu-rapportering en veiligheid, bewijst dan ook dat de commissieleden dit beleid zeer op prijs stellen en wensen dat dit verder wordt uitgebouwd.

Het is evenwel evident dat de nadruk ook nog blijft liggen op een aantal grote werken. Weliswaar ligt de klemtoon hier veel minder op autosnelwegen dan op werken in verband met waterbeheersing, waterwegen en havens. Met betrekking tot de aanleg van autosnelwegen wordt voornamelijk aangedrongen op de snelle en gelijktijdige aanleg van de E9 en de E40.

Het departement blijft een belangrijke rol spelen op het stuk van de ondersteuning van de economische activiteit en de creatie van arbeidsplaatsen.

Een aantal commissieleden hebben er dan ook op aangedrongen dat de 1 600 openstaande betrekkingen in het departement zelf zeer spoedig zouden worden bezet.

Il faut souligner à ce propos que le génie civil est la seule branche de la construction qui ait progressé en 1979 et qu'il conviendrait par conséquent de multiplier les efforts dans les autres branches qui présentent probablement un coefficient de travail plus élevé, par exemple celle des bâtiments. Certains membres déplorent la multiplication des faillites dans le secteur de la construction et demandent des mesures souples en vue de pallier les conséquences de cette situation déplorable.

L'attention continue dès lors de se porter vers une politique planifiée des investissements publics par laquelle le budget annuel s'inscrirait à la fois dans le programme d'infrastructure prioritaire et dans les plans quinquennaux.

Il doit cependant être dit à ce propos, que, dans ce pays, la planification commence à manquer de prévoyance, de clarté et d'efficacité, situation qu'il convient indubitablement de déplorer en ces temps de crise économique.

La surcapacité au niveau de certaines infrastructures est tout aussi contre-indiquée. Une telle politique engendrerait fatalement des chevauchements et aboutirait à créer des emplois au détriment d'autres qui seraient perdus ailleurs. La Commission note avec satisfaction qu'à cet égard, le Ministre déclare renoncer définitivement au système, dit « des crédits parallèles ».

L'importante question qui reste posée est de savoir si l'économie belge tirera profit de la construction d'un ou de plusieurs ports maritimes, dits à vocation polyvalente. Dès à présent, des crédits pour un montant total de 100 milliards de francs sont prévus pour les ports d'Anvers, de Gand et de Zeebrugge pour la période 1981-1985. Certains craignent que la prétendue complémentarité ainsi recherchée ne dégénère en une âpre lutte de concurrence. Il faut d'ailleurs regretter qu'en commission, le débat portuaire n'ait pas encore pu déboucher sur un consensus général. Toutefois, notons avec satisfaction que les montants qui sont inscrits au budget 1980 pour les travaux portuaires sont destinés, soit à adapter un appareil existant aux besoins complémentaires qui sont apparus, soit à faire face aux impératifs découlant d'implantations sûres et connues.

Tel est plus particulièrement le cas en ce qui concerne l'achèvement, à Anvers, du quatrième bassin sur la rive gauche et l'adjudication de la seconde écluse de Zandvliet. Quant au port de Gand, les crédits prévus sont doublés en 1979 et en 1980, eu égard au fait qu'un client sûr et connu entend s'établir sur la Moervaart.

Les crédits prévus pour Zeebrugge doivent permettre d'accueillir les livraisons de G. N. L. en 1986 et sont en outre destinées à l'achèvement de l'arrière-port.

La construction éventuelle d'une darse dans la partie ouest de l'avant-port, dont l'aménagement est projeté, n'est une initiative ni du Ministre ni du département. En fait, rappelle le Ministre, il s'agit d'une initiative prise par la « Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen » en vue d'attirer le trafic.

La Commission nationale de la politique portuaire est d'ailleurs saisie du problème de la construction de ce bassin.

La discussion du budget des Travaux publics a une nouvelle fois donné lieu à un débat d'un niveau élevé, auquel les membres ont été nombreux à assister. Le Ministre, très franc et très accessible, ainsi que ses collaborateurs sont à remercier pour leur contribution positive. Notons enfin que le budget de 1980 a été adopté par 14 voix contre 2 et 2 abstentions.

* * *

In dit opzicht zij er trouwens op gewezen dat in 1979 alleen de tak burgerlijke bouwkunde van de bouwsector vooruitgang heeft geboekt en dat bijgevolg meer inspanningen moeten geleverd worden in de andere wellicht meer arbeidsintensieve takken, zoals de gebouwen. In dit verband betreurden sommige leden dat zoveel bouwbedrijven failleren en vragen aan de Minister dat een soepele regering zou worden uitgewerkt om de gevolgen van deze betreurenswaardige gang van zaken te kunnen opvangen.

De aandacht blijft bijgevolg uitgaan naar een planmatige aanpak op het stuk van de openbare investeringen, waarbij niet alleen de jaarlijkse begroting in het prioritaair infrastructuurprogramma zou worden ingepast, maar eveneens in de vijfjarenplannen.

Ter zake dient echter te worden gezegd dat het de planning in dit land aan vooruitziendheid, doorzichtigheid en doeltreffendheid begint te ontbreken. In tijden van economische crisis is zulks ongetwijfeld betreurenswaardig.

Overcapaciteit van bepaalde infrastructures is evenmin aangewezen. Een dergelijk beleid zou fataal tot overlapping leiden en arbeidsplaatsen creëren ten koste van arbeidsplaatsen die elders verloren zouden gaan. Met voldoening werd genoteerd dat de Minister in dat verband definitief heeft verzaakt aan het stelsel van de zogenaamde parallelle kredieten.

De belangrijke vraag die evenwel gesteld blijft is te weten of de Belgische economie gediend is met de uitbouw van één of meerdere zogenaamde polyvalente zeehavens. Nu reeds wordt voor Antwerpen, Gent en Zeebrugge samen 100 miljard frank vooropgesteld voor de periode 1981-1985. De vrees bestaat dat de vermeende complementariteit die hiermede bedoeld is, in harde concurrentiestrijd zal ontaarden. Het havendebat kon dan ook in de Commissie helaas nog niet met een algemene consensus afgesloten worden. Noteren we alvast met voldoening dat de kredieten die in de begroting 1980 voor de havens werden vastgelegd, bedoeld zijn om hetzij een bestaand apparaat aan bijkomende noden aan te passen, hetzij om aan vaste en gekende vestigingen tegemoet te komen.

Dit is meer bepaald het geval voor de afwerking in Antwerpen van het 4^e havendok op de Linkeroever en de aanbesteding van de 2^e Zandvlietluis. Voor de haven van Gent werden de kredieten verdubbeld in 1979 en 1980, gelet op het feit dat een vaste en gekende klant zich wil vestigen aan de Moervaart.

De kredieten voor Zeebrugge moeten het mogelijk maken het L. N. G. in 1986 binnen te halen en zijn voorts bestemd voor de afwerking van de achterhaven.

De eventuele aanleg van een insteekdok in het westelijk gedeelte van de geplande voorhaven is geen initiatief van de Minister noch van het departement doch, zoals de Minister er aan herinnerde, van de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen met het oog op het aantrekken van trafieken.

De bouw van bedoeld dok is trouwens een probleem dat aanhangig is bij de Nationale commissie van het havenbeleid.

Eens te meer was de bespreking van de begroting van Openbare Werken de aanleiding tot een druk bijgewoond en hoogstaand debat. Wij danken hiervoor een zeer open en tegemoetkomend Minister, alsook zijn medewerkers. Tenslotte zij vermeld dat de begroting 1980 werd aangenomen met 14 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

* * *

I. — EXPOSE DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

1. Introduction

Avant de présenter, le budget de 1980, il convient de s'arrêter à l'exécution du Programme d'Infrastructures Prioritaires.

Dans la partie de celui-ci qui concerne les travaux publics, il est évident que la libération limitée à 80 % du programme d'investissements de 1979 a été d'un grand impact : 13,6 milliards. Des choix se sont révélés indispensables car une diminution au marc le franc aurait eu un effet déplorable. Des travaux prévus étant indivisibles, l'amputation de 20 % était impossible pour certains articles. Le maintien de l'emploi était et reste une priorité essentielle. Certains projets par ailleurs n'auraient pu souffrir aucun retard.

Ces différentes contingences ont amené le Ministre à privilégier le secteur des bâtiments dont le programme 1979 est engagé à 96 % et celui des petits travaux est engagé à 107 %, en raison de l'effet particulièrement favorable de ces deux secteurs sur l'emploi.

Dans le domaine des voies hydrauliques, qui a été engagé à 84 %, la priorité a été donnée au secteur portuaire qui est engagé à 93 %; l'indisponibilité des emprises a ralenti le secteur des cours d'eau qui voient leur degré de réalisation fixé à 76 %. Des décisions en matière de barrages n'ont pas été possibles, en l'absence de conclusions d'un groupe d'experts; ce programme est néanmoins réalisé à raison de 85 %.

Le programme en matière de routes a été réalisé à 76 % certains projets étant ralentis par le manque de souplesse des procédures en matière d'expropriations.

En ce qui concerne l'exécution du budget courant 1979, il y a lieu de noter qu'à l'exception des charges financières, qui répondent à des contraintes en dehors du pouvoir du Ministre, l'année 1979 se traduit par un allègement net de 93 millions ce qui implique une gestion efficiente.

Le budget pour 1980

Dans le secteur des voies hydrauliques, le développement portuaire à Anvers sera axé sur la rive gauche anversoise, la deuxième écluse de Zandvliet et l'extension du Port de Zeebrugge. En ce qui concerne le dernier, une décision sur la forme d'extension ne pourra plus souffrir de longs attermoiements sans entraîner d'importantes répercussions financières.

A Anvers, les travaux se poursuivent sur la rive gauche en vue de rendre opérationnelle l'écluse de Kallo.

La subsidiation de l'extension du port de Gand est poursuivie et même renforcée.

Le budget prévoit également la mise à 9.000 tonnes du canal Albert ainsi que de la Meuse entre Namur et Liège.

Le secteur routier est marqué principalement par les réalisations liées à l'autoroute A8 Bruxelles-Lille, les autoroutes E9 et E40, les deux liaisons Bruxelles-Anvers, l'autoroute A2 et le triangle autoroutier de Flandre occidentale.

Les questions sociales et économiques en général, ainsi que la qualité de la vie, la concertation, la sécurité et l'économie d'énergie en particulier ont retenu l'attention du Ministre.

I. — UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN

1. Inleiding

Alvorens de begroting voor 1980 voor te stellen, dient men even stil te staan bij de uitvoering van het prioritaire infrastructuurprogramma.

Voor het gedeelte daarvan dat betrekking heeft op Openbare Werken heeft het feit dat van het investeringsprogramma voor 1979 slechts 80 % werd vrijgegeven, uiteraard verstrekkende gevolgen gehad : 13,6 miljard. Men heeft moeten kiezen, want een verhoudingsgewijze vermindering zou nadelige gevolgen gehad hebben. Aangezien de in uitzicht gestelde werken onverdeelbaar zijn, zou een besnoeiing met 20 % voor bepaalde artikelen onmogelijk geweest zijn. Het behoud van de werkgelegenheid was en blijft een prioritaire oogmerk. Sommige projecten dulden overigens geen uitstel.

Een en ander heeft de Minister ertoe gebracht de sector gebouwen te bevoordelen : het desbetreffende programma voor 1979 is voor 96 % vastgelegd en dat voor minder grote werken voor 107 %; beide sectoren hebben immers een uitermate gunstige invloed op de werkgelegenheid.

Op het gebied van de waterbouwkundige werken, waarvoor 84 % van de kredieten werden vastgelegd, ging de prioriteit naar de havensector, waarvoor de vastleggingscoëfficiënt 93 % bedraagt. Doordat de onteigende percelen niet tijdig beschikbaar worden, ontstond vertraging in de sector waterwegen, waarvan de realisatie op 76 % werd vastgelegd. Beslissingen inzake stuwdammen konden niet worden getroffen, aangezien de groep deskundigen nog geen conclusies heeft neergelegd; dat programma werd niettemin voor 85 % gerealiseerd.

Het wegenprogramma werd voor 76 % gerealiseerd; sommige projecten schoten niet op omdat de onteigeningsprocedures niet voldoende soepel zijn.

Inzake de uitvoering van de lopende begroting voor 1979 zij aangestipt dat, met uitzondering van de financiële lasten die het gevolg zijn van overmacht, 1979 een netto-vermindering met 93 miljoen te zien geeft, wat een efficiënt beheer veronderstelt.

Begroting voor 1980

In de sector waterwegen zal de ontplooiing van de Antwerpse haven worden toegespitst op de Linkeroever, de tweede sluis te Zandvliet en de uitbreiding van de haven van Zeebrugge. Voor die laatste haven moet spoedig een beslissing genomen worden inzake de uitbouwvorm, willen er geen belangrijke financiële gevolgen uit voortvloeien.

Te Antwerpen worden de werken op de Linkeroever voortgezet om de sluis van Kallo in gebruik te kunnen nemen.

De subsidiëring van de uitbreiding van de Gentse haven wordt voortgezet en zelfs verhoogd.

Op de begroting staan tevens kredieten om het Albertkanaal en de Maas tussen Namen en Luik bevaarbaar te maken voor schepen van 9 000 ton.

De uitgaven voor wegen hebben inzonderheid betrekking op de autowegen E9 en E40, de beide verbindingen Brussel-Antwerpen, de autoweg A2 en de autowegendriehoek in West-Vlaanderen.

De sociale en economische vraagstukken in het algemeen, alsmede de kwaliteit van het leefmilieu, de overlegprocedures, de veiligheid en niet in het minst de energiebesparingen hebben de aandacht van de Minister.

La politique de l'emploi développée à l'initiative du département des Travaux publics a fait l'objet d'une présentation détaillée et chiffrée. Cette politique constitue l'un des aspects de la conception du Ministre de l'usage de l'investissement public comme levier de l'économie. En vue de mieux utiliser ce levier, il est nécessaire, après avoir dressé le bilan positif de l'expérience du P.I.P., de mettre sur pied une programmation mobile à moyen terme.

Le Ministre a également traité des projets du département ainsi que des orientations budgétaires qui seront probablement celles des années 1980.

* * *

C'est la quatrième fois que le Ministre présente aux Chambres le budget du département des Travaux publics.

Les membres peuvent constater que les grandes lignes de force sont maintenues et aussi retrouver les options prises depuis 3 ans et qui ont trait aux équilibres, au souci d'utiliser le budget des Travaux publics comme un levier de la politique conjoncturelle, en particulier dans la recherche du développement de l'emploi. Les options restent identiques à elles-mêmes, qu'elles aient trait au développement de l'infrastructure portuaire en général ou de Zeebrugge et d'Anvers en particulier, ou encore au secteur des bâtiments ou à celui des routes et des autoroutes.

Enfin, le souci de la concertation est présent dans tout le programme pour 1980, comme ce fut d'ailleurs le cas pour toutes les réalisations dans les années antérieures.

2. Le P. I. P. et son exécution

a) Conséquences de la libération à 80 % en 1979. Priorités. Effets

Le programme d'infrastructures prioritaires constituait en 1978 une importante innovation adaptant le Plan 1976-1980.

Le P. I. P. a connu depuis sa naissance des aménagements qui n'ont rien ôté à ses avantages fondamentaux, lesquels sont :

- le dépassement du cadre quinquennal du plan traditionnel;
- la préservation des équilibres sur une longue période et au travers des principaux départements investisseurs.

Le P. I. P. dans son ensemble fait l'objet d'un examen concerté : son actualisation est en cours d'élaboration, dans un groupe de travail où se retrouvent les Travaux publics, les Communications, la Santé publique et les Régions.

Il n'est toutefois pas trop tôt pour examiner son actualisation en ce qui concerne le seul département des Travaux publics.

Il est évident que les principales causes de divergence entre le P. I. P. et les réalisations sont dues aux restrictions budgétaires générales décidées au niveau du gouvernement, tout comme aux limitations de la libération de ces programmes à 80 %.

Comme on le remarque à la lecture du tableau (annexes A et B), le secteur des bâtiments n'a pratiquement pas été atteint par les restrictions découlant de la libération limitée à 80 % du programme de 1979.

Les promesses formulées à maintes reprises depuis deux ans sont ainsi concrétisées : c'est en effet l'emploi qui reste

Het via het departement van Openbare Werken gevoerde beleid inzake tewerkstelling wordt met gedetailleerd cijfermateriaal voorgesteld. Dat beleid is een van de aspecten van de opvattingen van de Minister inzake het gebruik van de overheidsinvesteringen als hefboom van de economie. Om die hefboom beter te kunnen hanteren dient eerst een positieve balans te worden opgemaakt van het experiment van het P. I. P., waarna een mobiele programmering op middellange termijn zal worden uitgewerkt.

De Minister maakt tevens gewag van de plannen van zijn departement en wijst de richting aan welke de begroting in de tachtiger jaren wellicht zal uitgaan.

* * *

Het is de vierde keer dat de Minister aan de Kamers de begroting van het departement van Openbare Werken voorlegt.

De leden kunnen vaststellen dat de krachtlijnen dezelfde zijn gebleven. Ook de beleidskeuze van drie jaar geleden, die betrekking heeft op de evenwichtige verdeling en op het streven om de begroting van Openbare Werken te hanteren als een instrument in het conjunctuurbeleid, in het bijzonder wat de tewerkstelling betreft, is erin terug te vinden. De beleidskeuze is identiek gebleven, zowel op het stuk van de ontwikkeling van de haveninfrastructuur in het algemeen, of de uitbeiding van Zeebrugge en van Antwerpen in het bijzonder, als op het stuk van het optrekken van gebouwen of van het aanleggen van wegen en autowegen.

Ten slotte is de zorg overleg in het gehele programma 1980 aanwezig, zoals dat overigens in de voorgaande jaren het geval is geweest.

2. Het P. I. P. en de uitvoering ervan

a) Gevolgen van de vrijmaking tot 80 % in 1979. Voorrang. Gevolgen

In 1978 betekende het Prioritair Infrastructuurprogramma een belangrijke innovatie ter aanpassing van het Plan 1976-1980.

Van den beginne af heeft het P. I. P. aanpassingen ondergaan, die echter niets van de intrinsieke voordelen ervan hebben weggenomen. Die voordelen zijn met name :

- de duur van vijf jaar van het traditionele plan wordt overschreden;
- voor de belangrijkste investerende departementen wordt het evenwicht over een lange periode gehandhaafd.

Het gehele P. I. P. wordt in gemeen overleg onderzocht : het wordt thans aan de huidige behoeften aangepast in een werkgroep waarin de departementen van Openbare Werken, Verkeerswezen, Volksgezondheid en van de Gewesten zijn vertegenwoordigd.

Het is echter niet voorbarig om die actualisering nu reeds te onderzoeken voor het departement van Openbare Werken alleen.

Vanzelfsprekend is het verschil tussen het P. I. P. en de verwezenlijkingen ervan hoofdzakelijk te wijten aan de op regeringsvlak besliste algemene begrotingsbeperkingen, evenals aan de beperking van de vrijmaking van die programma's tot 80 %.

Zoals blijkt uit de lectuur van de tabel (bijlagen A en B) heeft de sector gebouwen praktisch geen nadeel ondervonden van de beperkingen ten gevolge van de tot 80 % begrensde vrijmaking van het programma 1979.

De sinds twee jaar gedane beloften werden aldus verwezenlijkt : werkgelegenheid blijft immers de hoofdbekommer-

une préoccupation majeure où il faut chercher la raison essentielle de ce choix. Le secteur des bâtiments occupe, proportionnellement aux sommes investies, le plus de main-d'œuvre en raison :

- de la mise en œuvre de très faibles quantités de matières premières;
- de l'incorporation très importante de produits finis et semi-finis;
- du recours à de nombreux corps de métier différents;
- de l'importance relativement faible du montant des entreprises;
- de la répartition régionale très poussée et de l'appel à un grand nombre de petites et moyennes entreprises.

Les petits travaux qui intéressent les trois secteurs favorisent aussi l'emploi. Ces trois articles ont été engagés globalement à 107 %.

b) Secteur des voies hydrauliques

Subsides aux ports autonomes de Liège, Charleroi et Namur

L'indisponibilité des emprises a été la cause de certains retards.

Barrages et adductions

L'absence de conclusion en ce qui concerne la valeur du soutien d'étiage à apporter à la Meuse et à la Sambre n'a pas permis de décider de la construction d'un ou de barrages prévus au programme P. I. P.

Le crédit destiné à cet ou à ces ouvrages a été partiellement absorbé par une accélération des travaux d'adduction.

Cours d'eau

Canal Albert (Office de la Navigation)

En 1979, trois entreprises étaient à l'étude, l'une de 450 millions, une autre de 458 millions et une troisième de 108 millions.

Il a donc fallu reporter une des grosses entreprises à 1980.

Ici se pose le problème de l'indivisibilité des travaux lorsqu'on désire réduire légèrement un programme.

Canal du Centre

La signature du contrat-cadre en décembre 1978 permet d'assurer un enchaînement des études et des entreprises et, dès 1980, une entreprise de travaux de 120 millions est prévue.

Les travaux de normalisation de la zone hors contrat-cadre se poursuivent normalement. Le programme général subit donc une légère accélération qui sera néanmoins contrée par une réduction à 80 % du budget de 1980.

Ports. — Travaux subsidiés

Le manque d'engagement résulte de l'introduction tardive des dossiers par les administrations portuaires.

nis en dat is dan ook de hoofdreden voor die keuze. De sector gebouwen vertegenwoordigt in verhouding tot de geïnvesteerde bedragen de grootste werkgelegenheid, omdat :

- slechts een geringe hoeveelheid grondstoffen wordt gebruikt;
- een zeer grote hoeveelheid afgewerkte en halfafgewerkte produkten nodig zijn;
- tal van verschillende vakkorpsen worden ingezet;
- het bedrag van de aannemingsprijs relatief gering is;
- de werken over de gewesten zeer verspreid zijn en een beroep op een groot aantal kleine en middelgrote ondernemingen wordt gedaan.

De kleine werken in verband met de drie hogergenoemde sectoren bevorderen tevens de werkgelegenheid. Die drie artikelen werden samen vastgelegd tegen 107 %.

b) Sector waterwegen

Subsidies aan de autonome havens van Luik, Charleroi en Namen

Omdat de nodige terreinen nog niet beschikbaar waren, werd enige vertraging genoteerd.

Stuwdammen en toevoerleidingen

Omdat nog geen beslissing werd genomen betreffende de waarde van de laagwaterstand in Maas en Samber, kon nog geen beslissing worden genomen voor de bouw van een of meerdere stuwdammen waarin het P. I. P. voorziet.

Het voor die kunstwerken uitgetrokken krediet werd gedeeltelijk gebruikt voor de bespoediging van de aanleg van toevoerleidingen.

Waterwegen

Albertkanaal (Dienst der Scheepvaart)

In 1979 waren drie aannemingen in studie, een van 450 miljoen, een andere van 458 miljoen en een derde van 108 miljoen.

Een van die grote aannemingen moest derhalve tot 1980 worden verdaagd.

Hier rijst het vraagstuk van de ondeelbaarheid van de werken wanneer men een programma lichtjes wenst te verminderen.

Centrumkanaal

Dank zij de ondertekening van het raamcontract in december 1978 kunnen de studies en de aannemingen worden voortgezet en vanaf 1980 kan een eerste werk van 120 miljoen worden toegewezen.

De normalisatiewerken van de zone die buiten het raamcontract valt, gaan gewoon verder. Het algemeen programma ondergaat bijgevolg een lichte versnelling die echter zal worden opgevangen door een vermindering van de begroting 1980 tot 80 %.

Havens. — Gesubsidieerde werken

Er werd minder vastgelegd door het laattijdig indienen van de dossiers door de havenbesturen.

La procédure d'approbation et d'engagement définitif après adjudication nécessite plusieurs mois.

Les dossiers qui ont été introduits fin 1979 et qui n'ont pu être engagés le seront en 1980.

Voies d'eau

Canal de dérivation de la Lys

Des difficultés administratives survenues après l'adjudication n'ont pas permis d'engager ce dossier en 1979.

Canal Albert

Un dépassement de 40 % du résultat de l'adjudication par rapport à l'estimation n'a pas permis d'approuver ce dossier.

c) Secteur routier

Pour le secteur routier, la réalisation du programme d'investissement consacré aux grandes infrastructures reprises dans le P. I. P., a accusé en 1979 un léger retard.

Le Ministre croit pouvoir déceler quatre causes principales, qu'il entend s'efforcer de mettre en évidence à l'étude d'un exemple concret.

Tout d'abord la décision du Gouvernement de limiter à 80 % les crédits d'investissement du département a obligé le département à repousser certains engagements prévus en 1979 sur le budget de 1980. C'est le cas principalement pour la RN.226, importante liaison du Brabant wallon destinée à relier Nivelles à Wavre et pour laquelle les crédits prévus pour le viaduc de la Dyle ont dû être engagés sur le budget de cette année-ci.

Deuxièmement, la politique de concertation que le Ministre souhaite mener dans un souci d'équité pour toutes les parties concernées par un projet important, le force souvent à demander à ses services de nombreuses études complémentaires.

Or, des modifications de tracé décidées tardivement peuvent entraîner des retards appréciables. Ce fut le cas pour les travaux de la RN.744 Charleroi-Erquelines qui ont dû être postposés à la suite d'un changement de tracé demandé par les organisations agricoles.

Cette concertation n'empêche pas pour autant les opposants inconditionnels à un projet à user de tous les moyens pour entraver la bonne marche des expropriations, des études et des travaux. Les difficultés rencontrées tout au long du tracé de l'autoroute A8 Bruxelles-Tournai illustrent parfaitement cet état de choses.

Ensuite, le fait que la délivrance du permis de bâtir fait partie intégrante des prérogatives des ministres régionaux, tend à compliquer considérablement le traitement de certains dossiers, voire à le bloquer dans certains cas.

En raison des difficultés à propos du viaduc d'Havré, qui constitue un ouvrage important du contournement Est de Mons, rien n'a pu être engagé l'année dernière pour cette infrastructure.

Enfin, la complication et le manque de souplesse de certaines procédures, notamment celle ayant trait aux expropriations constitue la quatrième et dernière raison. L'établissement des estimations par les comités d'acquisition d'immeubles, de même que l'interdiction de procéder à une adjudication avant d'avoir acquis tous les terrains, apporte un retard considérable dans l'exécution de certains projets.

De procedure voor de goedkeuring en de definitieve vastlegging na de aanbesteding vergt verscheidene maanden.

De dossiers die eind 1979 werden ingediend en nog niet konden worden vastgelegd, zullen in 1980 worden vastgelegd.

Waterwegen

Afleidingskanaal van de Leie

Ingevolge administratieve moeilijkheden bij de aanbesteding kon betreffende dit dossier in 1979 nog geen vastlegging gebeuren.

Albertkanaal

Omdat de aanbesteding de raming met 40 % overschreed, kon dit dossier niet worden goedgekeurd.

c) Sector wegen

De verwezenlijking van het investeringsprogramma voor grote infrastructuurwerken van het P. I. P. kende voor de sector « wegen » in 1979 een lichte vertraging.

De Minister meent vier voornaamste oorzaken te kunnen onderkennen en wil deze trachten aan te tonen met een concreet voorbeeld.

Eerst en vooral heeft de beslissing van de Regering de investeringskredieten te beperken tot 80 %, het departement ertoe genoopt sommige vastleggingen die voor 1979 waren gepland, naar de begroting voor 1980 te verwijzen. Dat geldt vooral voor de Rijksweg 226, een belangrijke Waals-Brabantse verbindingsweg tussen Nijvel en Waver, waarvoor de kredieten voor de brug over de Dijle moesten worden vastgelegd op de begroting van dit jaar.

In de tweede plaats is de Minister, wegens het beleid van overleg dat hij wenst te voeren omdat hij voor alle bij een belangrijk ontwerp betrokken partijen billijkheid betracht, dikwijls verplicht aan zijn diensten tal van bijkomende studies te vragen.

Laattijdig besliste tracéwijzigingen kunnen echter aanzienlijke vertraging met zich brengen. Dat was het geval voor de werken aan de Rijksweg 744 Charleroi-Erquelines, die moesten worden uitgesteld omdat de landbouworganisaties om een wijziging van het tracé hadden gevraagd.

Dat overleg belet de onvoorwaardelijke tegenstanders van een project echter niet alles in het werk te stellen om het goede verloop van de onteigeningen, studies en werken te hinderen. Dergelijke moeilijkheden werden ondervonden over het gehele tracé van de autoweg A8 Brussel-Doornik.

Vervolgens maakt het feit dat het afleveren van de bouwvergunning integrerend deel uitmaakt van de bevoegdheden van de Ministers van de gewesten, de afhandeling van sommige dossiers heel wat ingewikkelder, en in sommige gevallen leidt het zelfs tot blokkering.

Ingevolge de moeilijkheden betreffende het viaduct van Havré, dat een belangrijk kunstwerk vormt van de oostelijke ring rond Bergen, kon vorig jaar voor die infrastructuurwerken niets worden vastgelegd.

Tenslotte is er de vierde en laatste reden : bepaalde procedures, met name die betreffende de onteigeningen, zijn ingewikkeld en missen soepelheid. Het feit dat de Comités tot Aankoop van Onroerende Goederen eerst het te onteigenen goed moeten ramen en het verbod om een aanbesteding te houden alvorens alle gronden zijn verworven, leidt tot een aanzienlijke vertraging in de uitvoering van sommige pro-

A cet égard, il conviendrait peut-être d'envisager un retour à la situation antérieure qui permettrait aux services d'exécution de procéder eux-mêmes à l'estimation, et d'autoriser le lancement des adjudications sur simple présentation d'un document émanant des comités d'acquisition d'immeubles promettant les terrains pour une date déterminée.

Presque tous les projets ont accusé de ce fait un certain retard, tant en région wallonne qu'en région flamande. C'est le cas notamment pour la RN.731 Alost-Courtrai, la RN.310 (contournement de Maldegem), la RN.56 Gand-Wondelgem, la RN. 746 (contournement de Menin) et le contournement de Malines R. 6.

3. Exécution du budget pour 1979 — Ajustement

Le Ministre souligne ici les efforts réalisés par l'administration pour respecter strictement les consignes d'austérité imposées à juste titre par le Gouvernement. L'administration a réussi cette performance de mener à bien les tâches qui lui sont imparties, y compris celles qui résultent des aléas climatiques de l'hiver dernier, non seulement sans dépasser l'enveloppe de ses crédits de fonctionnement mais encore en diminuant la charge globale : en effet, en exceptant les 656 millions d'augmentation des charges financières (hors du pouvoir du Ministre), il est enregistré une augmentation de crédits pour un montant de 36 millions, tandis que les dépenses sont réduites de 139 millions.

En tenant compte encore de 10 millions d'ordonnancements supplémentaires, la charge nette a été allégée de 93 millions, ce qui traduit une gestion efficace et efficiente des moyens dont dispose le département.

Ce résultat n'a pas été atteint au détriment des dépenses d'entretien. A ce sujet, il y a lieu d'attirer l'attention sur le fait que les travaux d'entretien, tout en étant très importants, notamment en ce qui concerne la durée de vie des équipements, la fiabilité et la sécurité des usagers, utilisent un degré de main-d'œuvre élevé et soutiennent les activités des petites et moyennes entreprises.

L'entretien occupera, à l'avenir, une place grandissante dans le programme des Travaux publics. Pour 1980, les dépenses d'entretien approchent les 10 milliards de F.

4. Le budget pour 1980

a) Le budget ordinaire

En 1980, le Ministre souhaite demander un effort spécial à ses collègues du Gouvernement en vue du recrutement du personnel administratif et technique nécessaire pour pouvoir exécuter le programme d'investissement.

Il sera également nécessaire de revoir en 1980 le cadre du personnel de certaines administrations du département.

b) Douzièmes provisoires — Libération à 25 %

Les heurts de la vie politique influencent le rythme auquel les budgets sont présentés et adoptés.

L'an dernier, le retard du budget de 1979 était bien évidemment lié à la longue crise politique. Dans les neuf mois restants de cette année budgétaire, le Ministre est toutefois parvenu à engager exactement le programme tel qu'il avait

jecté. Dienaangaande zou men misschien kunnen overwegen terug te vallen op de vroegere regeling, waarbij de uitvoeringsdiensten toegestaan was zelf de ramingen uit te voeren en de aanbestedingen uit te schrijven op eenvoudige voorlegging van een bescheid vanwege de Comités tot Aankoop van Onroerende Goederen waarin wordt bevestigd dat de gronden tegen een welbepaalde datum beschikbaar zullen zijn.

Om die reden hebben vrijwel alle projecten in het Vlaamse gewest vertraging opgelopen. Een en ander is met name het geval voor de Rijksweg 731 Aalst-Kortrijk, Rijksweg 310 (omleiding van Maldegem), Rijksweg 56 Gent-Wondelgem, Rijksweg 746 (omleiding van Menen) en de ring om Mechelen R. 6.

3. Uitvoering van de begroting van 1979 — Aanpassing

De Minister onderstreept de inspanningen die het Bestuur heeft geleverd om de terecht door de Regering opgelegde bezuinigingsmaatregelen nauwgezet na te leven. Het bestuur is er in geslaagd te taken, met inbegrip die welke het gevolg waren van de zeer harde vorige winter, tot een goed einde te brengen zonder het totaal aantal werkingskredieten te overschrijden en zelfs de totaallast te verminderen : uitgezonderd de 656 miljoen verhoging van de financiële lasten (buiten de beslissingsmacht van de Minister) wordt immers een verhoging van de kredieten met 36 miljoen genoteerd terwijl de uitgaven met 139 miljoen verminderen.

Wanneer men verder nog rekening houdt met de 10 miljoen bijkomende ordonanceren stelt men vast dat de totaallast met 93 miljoen is verminderd, hetgeen een bewijs is van een doeltreffend beheer van de middelen waarover het departement beschikt.

Dat resultaat werd niet bereikt ten koste van de onderhoudsuitgaven. Dienaangaande moet de aandacht worden gevestigd op het feit dat voor de onderhoudswerken, hoewel ze erg belangrijk zijn, met name wat betreft de levensduur van de uitrusting, de betrouwbaarheid en de veiligheid van de weggebruikers, gebruik gemaakt wordt van een groot aantal arbeidskrachten en dat dergelijke werken aan tal van kleine en middelgrote ondernemingen werk verschaffen.

Voortaan zal het onderhoud van de wegen in het programma van Openbare Werken een steeds grotere plaats innemen. Voor 1980 belopen de uitgaven voor onderhoudswerken nagenoeg 10 miljard F.

4. De begroting voor 1980

a) De gewone begroting

De Minister zal in 1980 een bijzondere inspanning vragen aan zijn collega's in de Regering met het oog op de aanwerving van het voor de uitvoering van het investeringsprogramma vereiste technisch en administratief personeel.

Ook dient de personeelsformatie van sommige administratieve diensten van het departement in 1980 te worden herzien.

b) Voorlopige twaalfden — Vrijmaking tot 25 %

De politieke moeilijkheden beïnvloeden de indiening en de goedkeuring van de begrotingen.

Verleden jaar was de vertraging bij de indiening van de begroting voor 1979 natuurlijk een gevolg van de lange politieke crisis. In de negen overblijvende maanden van dat begrotingsjaar is de Minister er evenwel in geslaagd het

été fixé à l'origine, 18 mois auparavant, et tel qu'il avait été décidé de le libérer, soit à 80 %.

Cette double limitation, dans le temps et dans les montants laisse, au seuil de 1980, de nombreux projets mûrs, bien préparés, pour lesquels l'administration a travaillé d'arrache-pied. Le rythme d'engagement au début de 1980 pourra donc être soutenu et les 25 % libérés provisoirement pourraient être atteints rapidement. Il y a lieu d'attirer l'attention sur l'indivisibilité de bon nombre d'investissements importants : ceux-ci sont ou ne sont pas engagés, sans qu'on puisse avoir recours à des solutions intermédiaires, sauf à conclure des contrats-cadre. Le Ministre est opposé à cette procédure qui doit rester exceptionnelle et trouver sa justification dans des impératifs techniques et non pas dans des considérations budgétaires.

La libération à 80 % du programme pour 1980 imposera des priorités et des choix sans nul doute difficiles; il est toutefois prématuré de les définir dès à présent.

5. Les grandes lignes du programme pour 1980

a) Voies hydrauliques

La politique que le Ministre souhaite suivre en 1980 dans le secteur des voies hydrauliques diffère peu dans ses grandes lignes de celle des années précédentes. Elle est encore toujours axée sur l'extension harmonieuse de nos ports et la modernisation du réseau des voies hydrauliques.

L'extension de nos ports, avec comme but principal d'assurer l'approvisionnement du pays, les possibilités d'exportation et le transit, ainsi que le maintien ou l'amélioration de la position à l'égard de l'étranger, se poursuivra de deux manières : par des investissements publics et par la subvention des travaux décrétés par les autorités portuaires.

En matière d'investissements publics, l'accent sera mis sur l'extension du port de Zeebrugge, de la rive gauche anversoise et de la deuxième écluse de Zandvliet. L'adjudication de cet important ouvrage aura lieu cette année.

Pour les travaux portuaires sur la rive gauche d'Anvers, le département poursuit ses efforts afin de rendre opérationnelles l'écluse de Kallo ainsi qu'une première phase du port vers le début de 1981. Les crédits nécessaires ont été également inscrits pour entamer la construction des murs de quai du quatrième bassin.

L'extension de l'avant-port de Zeebrugge en vue de recevoir le G. N. L. dès la fin de 1985 sera poursuivie en 1980. Les crédits inscrits pour l'arrière-port doivent être utilisés pour l'achèvement de l'écluse maritime dont les travaux ont commencé en 1971. En même temps, on vise à rendre opérationnelle une première phase de l'arrière-port vers le début de 1982.

En ce qui concerne Zeebrugge, les Ministres des Communications et des Travaux publics ont informé la Commission nationale de la Politique portuaire de l'extension de l'avant-port, conformément à la décision du Conseil des ministres, à l'occasion de l'approbation du contrat partiel IV A — deuxième phase.

Le Ministre souligne qu'en ce moment, le choix entre les formes d'extension B, C et D_{bis} est encore absolument libre et n'est pas hypothéqué par les travaux déjà entamés. Cependant, une décision concernant la forme d'extension ne peut plus être ajournée longtemps sans avoir des conséquences financières graves, en raison de l'érosion du sol dans la zone où doit être réalisé l'avant-port et ce à la

programma te realiseren zoals het oorspronkelijk, d.w.z. 18 maanden voordien, was vastgesteld en zoals besloten was het vrij te geven, d.w.z. naar rata van 80 %.

Ingevolge deze dubbele beperking, in de tijd en als bedrag, zijn er bij de aanvang van 1980 heel wat projecten klaar, die door de administratie degelijk en met grote spoed werden voorbereid. Het vastleggingstempo zal begin 1980 dus vrij hoog liggen en de voorlopig vrijgegeven 25 % zouden spoedig kunnen bereikt zijn. De aandacht zij erop gevestigd dat een aantal belangrijke projecten niet uitgesplitst kunnen worden. De kredieten daarvoor zijn al dan niet vastgelegd en er kan geen tussenoplossing voor gevonden worden, tenzij het afsluiten van raamcontracten. Daarop wil de Minister niet ingaan : die maatregel moet uitzonderlijk blijven en verantwoord zijn door technische eisen en niet door budgettaire overwegingen.

Voor de vrijmaking tot 80 % van het programma voor 1980 zullen prioriteiten moeten worden vastgelegd en een keuze gemaakt. Dat zal ongetwijfeld moeilijk zijn. Het is nog te vroeg om nu reeds definitieve beslissingen te nemen.

5. De grote lijnen van het programma voor 1980

a) Waterwegen

In grote trekken verschilt het beleid dat de Minister in 1980 inzake waterwegen wenst te voeren, maar weinig van dat der voorgaande jaren. Dat beleid is nog steeds gericht op de harmonische uitbouw van onze havens en de modernisering van het waterwegennet.

De uitbouw van onze havens met als voornaamste doel de bevoorrading van het land, onze uitvoermogelijkheden en onze transitofunctie veilig te stellen, alsook onze positie ten opzichte van het buitenland te behouden of te verbeteren, zal verder verwezenlijkt worden op twee manieren : door overheidsinvesteringen en door subsidiëring van de werken waartoe door de havenbesturen is besloten.

Inzake overheidsinvesteringen zal vooral een inspanning gedaan worden voor de uitbouw van de haven van Zeebrugge, de Antwerpse linkeroever en de tweede Zandvliet-sluits. Dit belangrijk kunstwerk zal in 1980 aanbesteed worden.

Wat de havenwerken op de linkeroever te Antwerpen betreft, wil het departement vooral de Kallosluis samen met een eerste fase van de haven bedrijfsklaar maken tegen begin 1981. Ook werden de nodige kredieten uitgetrokken om de bouw van de kaaimuren van het vierde dok aan te vatten.

De uitbouw van de Zeebrugse voorhaven met het oog op de ontvangst van L. N. G. vanaf einde 1985 zal in 1980 worden voortgezet. De kredieten uitgetrokken voor de achterhaven moeten dienen om de zeesluis, waarvan de werken begonnen zijn in 1971, af te werken. Hierbij zal getracht worden een eerste fase van de achterhaven bedrijfsklaar te maken tegen begin 1982.

Wat Zeebrugge betreft, hebben de Ministers van Verkeerswezen en van Openbare Werken, conform de beslissing van de Ministerraad naar aanleiding van de goedkeuring van het deelcontract IV A — tweede fase, de Nationale Commissie voor het Havenbeleid ingelicht nopens de uitbouw van de voorhaven.

De Minister onderstreept dat op dit ogenblik de keuze tussen de uitbouwvormen B, C en D_{bis} nog volkomen open staat en niet gehypothekeerd wordt door de reeds aangevangen en uitgevoerde werken. Een beslissing over de vorm van de verdere uitbouw mag echter niet lang meer worden uitgesteld. Zoniet zullen er zware financiële gevolgen uit voortvloeien wegens de bodemerrosie in het gebied van de

suite de l'avancement de la construction des jetées. Afin de pouvoir dominer cette érosion du sol, il convient de protéger le tracé des futures jetées du port aux endroits où c'est requis. Il sera d'ailleurs bientôt nécessaire de procéder à cette protection du sol dans la partie des jetées dont l'implantation est tributaire du choix de la forme d'extension. Ne pas exécuter cette protection du sol mènera inévitablement à une dépense supplémentaire en cas de construction des jetées à cet endroit.

Quant à la darse dans l'avant-port, quelle que soit la décision, la réalisation ne pourra commencer avant 1986 par suite du manque de crédits. En ce qui concerne une éventuelle réalisation ultérieure de cette darse, le Ministre confirme qu'avant toute décision, l'avis de la Commission nationale portuaire sera demandé et qu'un large échange de vues aura lieu à ce sujet. La commission d'experts sera chargée d'examiner tous les aspects liés à la construction d'une telle darse et aux répercussions de celle-ci sur la concurrence entre les ports belges.

Le Gouvernement a décidé en mai 1979 d'implanter les installations G. N. L. sur la jetée Est du port selon un plan bien établi de la S. A. Distrigaz, à savoir le DZ-00661. La décision du Gouvernement s'appuyait sur l'avis de la Commission interdépartementale qui a examiné la sécurité du terminal G. N. L.

L'exécution de ce plan nécessite une extension des terrains sur la jetée Est; ceci n'aura cependant aucune influence sur le budget pour 1980.

Le département des Travaux publics intervient également dans la politique portuaire par le biais des subsides. Il a été prévu à cet effet environ 2 500 millions pour 1980, dont 1 450 millions pour le port d'Anvers et 800 millions pour le port de Gand. Ces montants doivent permettre d'aménager les infrastructures portuaires et de les moderniser afin d'arriver à une utilisation optimale du terrain disponible et de faire face à l'accroissement permanent du trafic.

En matière de trafic, il faut mettre en lumière les résultats encourageants que tous les ports belges ont pu réaliser en 1979.

Les augmentations varient de 10 à 18 % malgré la situation économique actuelle.

Le Ministre estime dès lors que la Belgique investit à bon droit dans ses ports.

Un second point important dans le secteur des voies hydrauliques est celui de la politique des digues.

Le département a consenti dans ce domaine de très lourds efforts financiers au cours des dernières années.

L'évolution des engagements définitifs est caractéristique à cet égard.

1977	...	...	...	...	400 millions
1978	...	...	...	...	1 400 millions
1979	...	...	...	...	1 550 millions

Ce dernier chiffre a encore pu être réalisé malgré la limitation à 80 % des investissements.

Pour 1980, 2 200 millions sont prévus.

Il est clair que, malgré ces efforts, d'importantes dépenses devront encore être faites. Cet hiver également, des ruptures de digues ont été observées.

Afin de remédier définitivement à cette situation, le département aménagera là où c'est nécessaire des zones inondables. Pour la zone inondable de Bazel-Kruibeke-

te verwezenlijken voorhaven en dit als gevolg van het voortschrijden van de dammenbouw in zee. Om die erosie te kunnen beheersen, moet aan bodembescherming gedaan worden in het tracé van de toekomstige havendammen, op de plaatsen waar dit nodig is. Die bodembescherming zal binnenkort moeten worden aangevat in het gedeelte van de havendammen waarvan de vestiging afhankelijk is van de vorm die voor de verdere uitbouw zal worden gekozen. Die bodembescherming niet uitvoeren zou onvermijdelijk tot bijkomende uitgaven leiden wanneer later besloten wordt de havendammen op deze plaats te bouwen.

Wat het insteeddok in de voorhaven betreft, kan de realisatie, wat terzake ook beslist mag worden, niet vóór 1986 worden aangevangen wegens gebrek aan kredieten. In verband met een eventuele latere uitvoering van dit werk bevestigt de Minister dat vooraleer hierover een beslissing zal worden genomen, het advies van de Nationale Havencommissie zal ingewonnen worden. In de schoot van de commissie van deskundigen zal van gedachten kunnen worden gewisseld over alle aspecten van de bouw van zulk een insteeddok en over de gevolgen ervan voor de concurrentie tussen de Belgische havens onderling.

In mei 1979 heeft de Regering besloten de L. N. G.-installaties op de Oostelijke havendam te laten bouwen volgens een welbepaald plan van de N. V. Distrigaz, namelijk het DZ-00661. Het besluit van de Regering steunde op het advies van de Interdepartementale Commissie Veiligheidsaspecten, die de veiligheid met betrekking tot de L. N. G.-terminal heeft onderzocht.

De uitvoering van dit plan vergt een uitbreiding van de gronden op de Oostelijke dam; zulks zal echter geen invloed hebben op de begroting voor 1980.

Het departement van Openbare Werken treedt ook op in het havengebeuren via de gesubsidieerde havenwerken. In 1980 werd daarvoor ongeveer 2 500 miljoen uitgetrokken, waarvan 1 450 miljoen voor de Antwerpse haven en 800 miljoen voor de Gentse. Deze bedragen moeten dienen om de bestaande haveninfrastructuur aan te passen en te moderniseren ten einde tot een optimale benutting te komen van de voorhanden zijnde gronden en het hoofd te kunnen bieden aan de voortdurende stijging van het havenverkeer.

In dat verband mag worden gewezen op de bemoedigende resultaten die in 1979 inzake havenwerken door alle Belgische havens werden geboekt.

De stijging schommelt tussen 10 en 18 % en zulks ondanks de huidige economische situatie.

De Minister meent dan ook dat ons land terecht in zijn havens investeert.

Een tweede belangrijk aspect van het waterwegenbeleid is de dijkpolitiek.

Op dat gebied heeft het departement de jongste jaren een zware financiële inspanning geleverd.

De definitieve vastleggingen vertonen hier een opmerkelijk verloop :

1977	...	...	...	...	400 miljoen
1978	...	...	...	...	1 400 miljoen
1979	...	...	...	...	1 550 miljoen

Dit laatste cijfer kon nog gerealiseerd worden ondanks de beperking van de investeringen tot 80 %.

Voor 1980 werd 2 200 miljoen uitgetrokken.

Dat ondanks deze inspanning nog belangrijke uitgaven zullen moeten gedaan worden is duidelijk. Ook deze winter deden zich opnieuw dijkbreuken voor.

Om zulks in de toekomst definitief te verhelpen, zullen door het departement waar nodig overstromingsgebieden worden aangelegd. Voor het overstromingsgebied Bazel-

Hemiksem, un crédit est inscrit au budget pour 1980 et les services effectuent encore actuellement des études approfondies qui seraient terminées vers la mi-mars. On tente de trouver d'autres solutions techniques à ce problème.

A défaut de telles solutions, il faudrait, dans l'intérêt général, procéder à l'aménagement envisagé.

En outre, une décision concernant cette zone devra être prise rapidement une fois les études terminées, vu l'influence de cette zone sur les digues en amont de Termonde, Lierre et Malines.

En ce qui concerne le barrage anti-tempête d'Oosterweel, la phase de l'étude intitulée « étude des variantes » est déjà clôturée.

Une décision définitive sur la réalisation de l'ouvrage peut être attendue pour la fin de l'année 1980.

Quant à la modernisation des voies hydrauliques, celle-ci sera poursuivie par la modernisation du canal Albert (principalement les parachèvements aux deux extrémités), la modernisation du canal Bruxelles-Rupel (avec l'aménagement du deuxième bief en amont de Willebroek) et la construction de l'écluse de Hingene; en outre, d'importants efforts seront consentis pour calibrer dorénavant l'Escaut supérieur à 1 350 t et pour porter la liaison entre Gand et La Lys à 1 350 t.

Le Canal Louvain-Dyle sera porté à 600 t à la fin de 1985.

Pour le sud du pays, le budget pour l'année 1980 prévoit la continuation de la mise au gabarit de 1 350 t de voies d'eau reprises dans la loi de 1957 et de la mise à 9 000 t du canal Albert et de la Meuse entre Namur et Liège, de façon à permettre l'extension du trafic par voie d'eau.

D'importants travaux sont prévus pour l'achèvement du canal du Centre, de la liaison Hensies-Pommeroeul, de l'aménagement de la Meuse moyenne et du canal Albert.

Les études constituant la première partie du contrat-cadre pour la construction des ascenseurs de Strépy sur le canal du Centre se poursuivent activement et le Ministre a pu décider du choix de la solution à réaliser : deux tours centrales en béton armé et des colonnes extérieures en acier. Une première entreprise de travaux sera engagée cette année.

La poursuite de l'aménagement des infrastructures portuaires constituera le complément indispensable aux investissements correspondant aux aménagements proprement dits des voies d'eau et notamment ceux prévus dans la Basse Meuse où les études géotechniques en vue de la construction du canal de jonction se poursuivent.

Il faut noter que le tracé du canal de jonction a été définitivement fixé à Hermalle-sous-Argenteau en tenant compte de l'environnement et après consultation et accords des autorités locales.

Les experts chargés de l'examen des besoins en eau pour le soutien de l'étiage de la Meuse et de la Sambre en vue de vaincre la pollution résiduelle n'ayant pas encore déposé leur conclusion, les incertitudes subsistent en ce qui concerne le volume et l'implantation des grands ouvrages destinés à couvrir ces besoins.

L'étude de l'aménagement de l'Eau d'Heure, en aval des barrages, en vue d'évacuer dans les meilleures conditions les

Kruikebeke-Hemiksem is een krediet uitgetrokken op de begroting voor 1980; de desbetreffende diensten verrichten dienaangaande een grondige studie die omstreeks half maart beëindigd zal zijn. Hierbij wordt ook naar alternatieven voor dit overstromingsgebied gezocht.

Zo echter mocht blijken dat deze niet voorhanden zijn, zou in het algemeen belang tot de hierboven genoemde aanleg moeten worden overgegaan.

Daarenboven zij erop gewezen dat een beslissing dienaangaande spoedig na de beëindiging van de studie zal moeten genomen worden, gelet op de invloed van dit gebied op de dijken opwaarts Dendermonde, Lier en Mechelen.

In verband met de stormvloedkering te Oosterweel is de fase van de zogeheten variantenstudie afgesloten.

De definitieve beslissing over de uitvoering van het werk mag tegen het einde van 1980 worden verwacht.

Ook van de modernisering van de waterwegen wordt werk gemaakt. Zo wordt de modernisering van het Albertkanaal voortgezet, met voornamelijk nog de afwerking aan beide uiteinden van het kanaal; de modernisering van het kanaal Brussel-Rupel zal verder worden toegespitst op de aanpassing van het 2^e pand opwaarts Willebroek en de bouw van de sluis te Hingene; een belangrijke inspanning zal worden geleverd om de Boven-Schelde voorts te kalibreren op 1 350 ton en om de verbinding tussen Gent en de Leie bevaarbaar te maken voor schepen tot 1 350 ton.

Het kanaal Leuven-Dijle zal tegen eind 1985 op 600 ton worden gebracht.

Voor het zuiden van het land is in de begroting voor 1980 voorzien de waterlopen opgenomen in de wet van 1957 verder op het gabariet van 1 350 ton te brengen. Tevens zullen de Maas tussen Namen en Luik, alsmede het Albertkanaal op het gabariet van 9 000 ton worden gebracht ten einde een uitbreiding van het verkeer te water mogelijk te maken.

Daartoe zijn belangrijke werken gepland voor de voltooiing van het Centrumkanaal, de verbinding Hensies-Pommeroeul, de verbetering van de Midden-Maas en het Albertkanaal.

De studies die het eerste deel uitmaken van het raamcontract voor de bouw van de liften te Strépy op het Centrumkanaal, gaan onverminderd verder. De Minister heeft een beslissing genomen over de oplossing, namelijk twee centrale torens in gewapend beton en kolommen in staal aan de buitenzijde. Dit jaar zal een eerste aanneming van de eigenlijke werken vastgelegd worden.

De voortzetting van de uitbouw van de haveninfrastructuur zal de onontbeerlijke aanvulling vormen van de investeringen voor de eigenlijke aanpassing van de waterlopen, met name voor de aanpassing van de Beneden-Maas waar geotechnische studies met het oog op de aanleg van het verbindingskanaal worden voortgezet.

Er zij op gewezen dat het tracé van het verbindingskanaal definitief is vastgelegd te Hermalle-sous-Argenteau, rekening houdend met het leefmilieu en na raadpleging en in overleg met de plaatselijke autoriteiten.

De deskundigen, belast met het onderzoek naar de behoeften aan water voor het op peil houden van Maas en Sambre ten einde blijvende verontreiniging te voorkomen, hebben hun besluiten nog niet ingediend. Er blijft dan ook onzekerheid bestaan over de omvang en de vestigingsplaats van de grote kunstwerken bestemd om die behoeften te dekken.

De studie van de aanpassing van de Eau d'Heure afwaarts de stuwdammen voor het afvoeren, onder de beste voor-

débats du soutien d'étiage de la Sambre est en cours. Une première entreprise pilote est programmée en 1980.

Le crédit pour petits travaux d'amélioration des voies hydrauliques favorisant l'emploi est porté de 300 à 400 millions de F.

Sur le plan social, les mesures sont prises pour que le personnel travaillant aux ouvrages présentant un danger reçoive des allocations en rapport avec les tâches qu'il effectue; la suppression des ouvrages vétustes et dangereux de la Haute Meuse a été programmée à court terme en plus de ceux, déjà en cours, sur la Meuse Moyenne.

b) Bâtiments

Les bâtiments continuent à être gérés dans le souci de diminuer les locations et de promouvoir l'acquisition et surtout la construction.

A Bruxelles, deux grands projets retiennent l'attention :

Quartier Nord

Afin de permettre l'extension de la C. E. E. sur les terrains situés entre la rue de la Loi et la chaussée d'Etterbeek, le Conseil des ministres a marqué son accord sur le relogement du département des Travaux publics dans un bâtiment à construire au Quartier Nord. On envisage également l'acquisition des terrains compris entre le World Trade Center et le Centre des Communications du Nord, en vue de construire des bâtiments pour d'autres services de l'Etat.

Construction de nouveaux bâtiments pour le Conseil des Communautés européennes

Le Gouvernement belge a pris l'initiative de la construction à Bruxelles de nouveaux bâtiments pour le Conseil des Communautés européennes; le Ministre des Travaux publics a été chargé de ce dossier, en collaboration avec le Ministre des Affaires étrangères.

Le Gouvernement se prononcera, selon la procédure retenue, sur les offres qui sont introduites et sur les modalités de financement à prévoir pour la réalisation de la construction.

La construction est à charge des Communautés.

En pays flamand, on retiendra surtout :

- à Bruges, le centre financier : 83 millions; la prison : 422 millions;
- à Anvers, en vue de l'implantation d'un centre administratif, à l'endroit des « Koninklijke Stapelhuizen » appartenant à la ville, des contacts ont lieu avec cette dernière pour l'acquisition;
- à Gand, le Centre administratif : 200 millions.

En Wallonie, le programme comprend l'achèvement et la construction de nouveaux centres administratifs en vue de réduire l'importance des locations nécessaires à l'hébergement des services ou encore d'améliorer les conditions de logement ou le cadre de travail des fonctionnaires.

Le crédit spécial réservé au « programme spécial » de petits travaux faisant appel à une main-d'œuvre nombreuse a été porté à 405 millions dont 135 millions pour la Wallonie.

waarden, van het nodige water om de Sambre op peil te houden, is aan de gang. Een eerste model-aanname is gepland voor 1980.

Het krediet voor kleine werken ter verbetering van de waterwegen, dat tevens de werkgelegenheid bevordert, werd van 300 op 400 miljoen F gebracht.

Op sociaal vlak zijn maatregelen genomen om aan het personeel dat in gevaarlijke omstandigheden tewerkgesteld is bij het optrekken van kunstwerken, toelagen te verlenen in verhouding tot de taken die het uitvoert; tevens werd op korte termijn de vervanging van de oude en gevaarlijke kunstwerken op de Boven-Maas geprogrammeerd; de vervanging van diezelfde kunstwerken op de Midden-Maas is reeds aan de gang.

b) Gebouwen

Het beheer van de gebouwen heeft nog steeds ten doel het huren te verminderen en de aankoop en vooral de nieuwbouw te bevorderen.

Te Brussel gaat de aandacht vooral naar twee grote projecten :

De Noordwijk

De Ministerraad heeft ermee ingestemd het departement van Openbare Werken te huisvesten in een gebouw dat in de Noordwijk zal worden opgericht om de uitbreiding van de E. E. G. mogelijk te maken op gronden gelegen tussen de Wetstraat en de Etterbeekse steenweg. Tevens wordt overwogen gronden aan te kopen tussen het World Trade Center en het Verkeerscentrum Noord om er gebouwen op te richten voor andere rijksdiensten.

Het oprichten van nieuwe gebouwen voor de Raad van de Europese Gemeenschappen

De Belgische Regering heeft het initiatief genomen te Brussel nieuwe gebouwen te laten oprichten voor de Raad van de Europese Gemeenschappen; de Minister van Openbare Werken werd belast met de uitvoering van die beslissing samen met zijn collega van Buitenlandse Zaken.

De Regering zal zich, volgens de vastgestelde procedure, uitspreken over de ingediende offertes en over de financieringsmodaliteiten voor de verwezenlijking van de bouwwerken.

De bouw valt ten laste van de Europese Gemeenschappen.

In het Vlaams landsgedeelte dienen voornamelijk de volgende verwezenlijkingen aangestipt te worden :

- te Brugge, het Financiecentrum : 83 miljoen; de nieuwe gevangenis : 422 miljoen;
- te Antwerpen hebben onderhandelingen plaats met de Stad ten einde de Koninklijke Stapelhuizen te kunnen verwerven voor de oprichting van een administratief centrum;
- te Gent, het administratief centrum : 200 miljoen.

In Wallonië omvat het programma de voltooiing en de bouw van nieuwe administratieve centra om de huurgelden te kunnen verminderen die nodig zijn voor de huisvesting van de diensten of om de huisvestingsvoorwaarden of het arbeidsmilieu van de ambtenaren te verbeteren.

Het bijzonder krediet voor het « speciaal programma » voor kleine werken, waardoor talrijke arbeidskrachten kunnen worden tewerkgesteld, werd op 405 miljoen gebracht, waarvan 135 miljoen voor Wallonië.

c) Routes

Le Ministre n'a pas développé cette année tous les aspects de sa politique routière en abordant successivement chaque élément de ce secteur.

En effet, l'acuité des problèmes socio-économiques, en général, des problèmes d'emploi et de la crise de l'énergie en particulier, l'ont incité cette année à évoquer chacun de ces grands thèmes à travers toutes les composantes du secteur routier.

Le Ministre a mis en évidence certains grands projets qui méritent un intérêt particulier et pour lesquels il lui paraît indispensable que les parlementaires soient tenus au courant de leur évolution.

Tout d'abord, en ce qui concerne l'autoroute A8 Bruxelles-Tournai, les études sont en cours sur l'ensemble du tracé entre Hal et Tournai. A l'heure actuelle, les travaux sont engagés sur l'échangeur de Mourcourt, la section Mourcourt-Quartes et l'échangeur d'Hacquenies. Le montant de 1 750 millions prévu au budget 1980 permettra la mise en adjudication des travaux suivants : l'aménagement du contournement Sud de Hal avec suppression des carrefours à niveau, la construction de la section Quartes-Hacquenies et de l'échangeur de Marcq. Cette autoroute qui présente un intérêt primordial pour le développement économique du Hainaut occidental est donc largement entrée dans la phase de construction.

Un autre projet routier important en Wallonie a trait aux autoroutes E9 et E40 qui ont été concédées à l'intercommunale pour les autoroutes des Ardennes.

Un crédit de 3 615 millions est réservé au budget 1980 pour financer les travaux de cette intercommunale. Ce montant qui n'a subi qu'une légère diminution par rapport à celui engagé en 1979 (3 730 millions) est conforme au rythme de programmation nécessaire en vue d'une mise en service en 1985, comme il est prévu au P. I. P.

Le Ministre évoque également la liaison entre l'aboutissement de l'autoroute E5 aux Guillemins et l'échangeur des Grosses Battes à Chênée. La décision a été prise en juin 1979, en accord avec l'Intercommunale E5, de réaliser ces travaux sous forme d'un contrat-cadre, à l'exception de la partie prolongeant le viaduc existant jusqu'à l'entrée du tunnel sous la colline de Cointe.

Pour cette partie là, un budget global de 700 millions est prévu cette année dans la dotation de l'Intercommunale E5, ce qui permettra de rendre immédiatement opérationnel le « tremplin des Guillemins » en le raccordant aux voiries existantes de part et d'autre du chemin de fer.

Le Ministre signale enfin l'aboutissement d'un certain nombre de projets se rapportant aux travaux communs route-métro à Bruxelles. Ces projets trouveront une réalisation en 1980 et très prochainement seront lancés deux grands chantiers à savoir : les tunnels sous la porte de Hal et à hauteur de la rue Hôtel des Monnaies, le long de la petite ceinture.

De très importants projets seront entamés ou poursuivis dans le nord du pays. Ils concernent :

- l'achèvement de l'autoroute A1 (E10) Bruxelles-Malines-Anvers;
- la transformation en autoroute (A12) de la route nationale 177 Bruxelles-Boom-Anvers;
- la continuation de l'autoroute A2;
- la continuation de la construction du triangle autoroutier en Flandre occidentale;

c) Wegen

De Minister heeft dit jaar niet alle aspecten van zijn wegenbeleid per onderdeel daarvan uiteengezet.

Het acute karakter van de sociaal-economische problemen in het algemeen, de problemen inzake werkgelegenheid en de energiecrisis in het bijzonder, sporen hem ditmaal aan om elk van die grote thema's te behandelen in het licht van alle componenten van de betrokken sector.

De Minister wijst nochtans op bepaalde grote projecten die van bijzonder belang zijn en waarvan de stand stellig ter kennis moet worden gebracht van de parlementsleden.

Eerst en vooral zijn voor de autoweg A8 Brussel-Doornik studies aan de gang voor het hele tracé tussen Halle en Doornik. Heden is er reeds een verbintenis voor de werken van het klaverblad te Mourcourt, het gedeelte Mourcourt-Quartes en het klaverblad te Hacquenies. De 1 750 miljoen die op de begroting 1980 zijn uitgetrokken, zullen de aanbesteding van de volgende werken mogelijk maken : de aanleg van de zuidelijke ring rond Halle zonder gelijkvloerse kruisingen, de bouw van het gedeelte Quartes-Hacquenies en het klaverblad te Marcq. Die autosnelweg, die van groot belang is voor de economische ontwikkeling van het westelijk gedeelte van de provincie Henegouwen, is bijgevolg reeds grotendeels in een stadium van aanleg.

Een ander belangrijk project in Wallonië heeft betrekking op de autowegen E9 en E40 die in concessie werden gegeven aan de Intercommunale vereniging voor de Ardense autowegen.

Een krediet van 3 615 miljoen is op de begroting van 1980 uitgetrokken om de werken van die vereniging te financieren. Dit bedrag, dat slechts iets lager is dan dat van 1979 (3 730 miljoen), strookt met het programmatie-ritme met het oog op openstelling in 1985, zoals is voorzien in het P. I. P.

De Minister heeft het ook over de verbinding tussen het verlengstuk van de autoweg E5 naar Guillemins en het klaverblad « Grosses Battes » te Chênée. In juni 1979 werd in overleg met de Intercommunale vereniging E5 besloten de werken in de vorm van een raamcontract uit te voeren met uitzondering van het gedeelte dat de bestaande viaduct verlengt tot aan de ingang van de tunnel onder de heuvel « de Cointe ».

Voor dat gedeelte is een bedrag van 700 miljoen uitgetrokken op de dotatie van de Intercommunale vereniging E5, zodat de « springplank van Guillemins » dadelijk operationeel gemaakt zal kunnen worden, door die te verbinden met de bestaande wegen enerzijds en de spoorweg anderzijds.

De Minister deelt ten slotte mede dat een aantal projecten betreffende de gemeenschappelijke wegen- en metrowerken te Brussel in 1980 gereed zullen komen. Eerlang zullen de werken op twee grote werven beginnen, namelijk de tunnel onder de Hallepoort en die ter hoogte van de Munt-hofstraat langs de kleine ring.

Zeër belangrijke projecten zullen worden aangevat of voortgezet in het noorden des lands :

- de voltooiing van autosnelweg A1 (E10) Brussel-Mechelen-Antwerpen;
- omvorming van rijksweg 177 Brussel-Boom-Antwerpen tot autosnelweg (A12);
- de voortzetting van de autosnelweg A2;
- de voortzetting van de werken voor de autosnelwegendriehoek in West-Vlaanderen;

— la continuation de la RN617, de la RN56 et de la liaison Alost-Courtrai;

— l'étude du tunnel du Liefkenshoek dans le tracé du grand ring d'Anvers.

1. Aspects socio-économiques en général

Il faut tout d'abord insister sur la contribution que peut apporter la création d'une autoroute au développement économique d'une région. Tous les esprits s'accordent à admettre que l'autoroute constitue un facteur de fixation des industries pour la région traversée, même si certains zonings, en Wallonie principalement, n'ont pas connu l'essor souhaité. Le Ministre compte donc poursuivre l'effort entrepris pour achever le réseau autoroutier.

Indépendamment de cela, l'amélioration de la qualité du réseau ordinaire reste une de ses préoccupations principales et s'inscrit parfaitement dans l'ensemble des investissements susceptibles de favoriser le développement économique de certaines régions.

2. Qualité de la vie et de l'environnement

Il peut sembler paradoxal qu'une autoroute réalisée pour assurer une liaison rapide entre les grands centres urbains, ait, comme effet secondaire, de décentraliser le long de son tracé l'implantation de divers pôles d'attraction socio-économiques qui, en l'absence d'autoroute, se seraient polarisés dans les grands centres urbains. C'est en cela qu'on peut apprécier la contribution d'une grande liaison routière dans l'amélioration de la qualité de la vie et de l'environnement dans les grandes villes.

On peut bien entendu rétorquer qu'en contrepartie, l'autoroute a pour effet de nuire à l'intégrité des zones rurales. A ce propos, le Ministre précise que chacun des grands projets de son département a fait l'objet d'une très large concertation avec les autorités publiques concernées et tous les organismes ayant pour objectif principal la préservation de la qualité de la vie et de l'environnement. Ces procédures de concertation sont telles que plusieurs grands projets ont dû être revus et modifiés au cours de l'année 1979, ce qui a retardé légèrement l'exécution.

On peut citer comme exemple les retards apportés à l'exécution du Ring Est de Mons, de la route 746 Dottignies-Armentières, la route RN744 Charleroi-Erquelines dont le tracé a été modifié en tenant compte du désir des organisations agricoles, la détermination du tracé du contournement de Martelange, qui a été définitivement arrêté après consultation de la Commission d'Ecologie du département sur le projet présenté par l'Administration des Eaux et Forêts et ce, en opposition au propre projet de l'Administration des routes.

Le Ministre souligne à cette occasion le rôle important que doit jouer cette Commission d'Ecologie dans la détermination de l'implantation des grands axes routiers.

Enfin, le Ministre a mis sur pied une procédure de concertation très complète concernant les divers projets routiers situés sur le territoire du grand Namur. Cette concertation d'un type nouveau associera Inter-Environnement Wallonie et des représentants des autorités locales et régionales. Cette formule permettra une consultation de tous les milieux intéressés.

Le Ministre espère, par cette initiative, établir une concertation toujours plus efficace.

Dans un autre domaine, la lutte contre le bruit lié à l'usage du réseau routier sera intensifiée et consacrée par un crédit spécial de 15 millions par province. Il s'agit d'une tranche nouvelle d'activités, qui est amenée à prendre en

— de la poursuite de la RW 617, RW 56 et de la liaison Alost-Kortrijk;

— de la étude concernant le Liefkenshoek-tunnel qui fait partie du grand ring d'Anvers.

1. Sociaal-economische aspecten in het algemeen

Eerst en vooral zij gewezen op de bijdrage die de aanleg van een autosnelweg kan leveren tot de economische ontwikkeling van een gebied. Iedereen weet immers dat voor de keuze van een industrievestiging rekening wordt gehouden met bestaande autowegen, hoewel genoteerd dient te worden dat bepaalde industriegebieden, vooral in Wallonië, niet tot de verwachte ontplooiing zijn kunnen komen. De Minister zal derhalve zijn inspanningen voortzetten om het autowegennet te voltooien.

Afgezien daarvan blijft de verbetering van de kwaliteit van het gewone net een van zijn voornaamste bekommernissen, die volkomen past in de gezamenlijke investeringen welke de economische ontwikkeling van bepaalde regio's kunnen bevorderen.

2. Welzijn en leefmilieu

Het kan paradoxaal lijken dat een autosnelweg, die wordt gebouwd om een snelle verbinding tussen twee grote stedelijke centra tot stand te brengen, tevens leidt tot de decentralisatie — langs het gevolgde tracé — van diverse sociaal-economische aantrekkingspunten, die binnen de grote stedelijke centra gevestigd zouden zijn geworden als er geen autoweg was geweest. Daaraan herkent men de invloed van een belangrijke wegverbinding op de kwalitatieve verbetering van het leefklimaat in de grote steden.

Vanzelfsprekend staat daartegenover dat de autoweg schade berokkent aan de gaafheid van de plattelandsgebieden. In dat verband wijst de Minister erop dat over elk groot ontwerp van zijn departement op grote schaal overleg is gepleegd met de betrokken autoriteiten en met alle instellingen die als hoofddoel hebben de vrijwaring van de kwaliteit van het leefmilieu. Dat overleg heeft ertoe geleid dat enkele grote ontwerpen in de loop van 1979 dienden te worden herzien of gewijzigd, wat de tenuitvoerlegging ervan ietwat heeft vertraagd.

Zo is daar bij voorbeeld de vertraging inzake de uitvoering van de Oostelijke verkeersring om Mons, de rijksweg 746 Dottignies-Armentières of nog de rijksweg 744 Charleroi-Erquelines — waarvan het tracé gewijzigd werd rekening houdend met de wensen van de landbouworganisaties — de vastlegging van het tracé van de omleiding rond Martelange, dat definitief vastgelegd werd na raadpleging van de Ecologische Commissie van het departement, die het ontwerp van het Bestuur van Waters en Bossen heeft verkozen boven het eigen ontwerp van het Bestuur der Wegen.

Hierbij zij gewezen op de belangrijke rol die de Ecologische Commissie speelt bij het vastleggen van het tracé van de grote wegen.

Ten slotte heeft de Minister een zeer volledige overlegprocedure betreffende de onderscheiden ontwerpen voor de op het grondgebied van de provincie Namen gelegen wegen ingevoerd. Bij deze volledig nieuwe vorm van overleg zullen vertegenwoordigers van de regionale en lokale overheden en « Inter-Environnement Wallonie » betrokken worden. Alle belanghebbende milieus zullen geraadpleegd kunnen worden.

De Minister hoopt dat het overleg aldus steeds doelmatiger zal worden.

De bestrijding van de geluidshinder op de wegen zal worden opgevoerd en een speciaal krediet van 15 miljoen per provincie zal daarvoor uitgetrokken worden. Het betreft hier nieuwe activiteiten, die zich in de loop van de komende

core de l'essor dans le courant des prochaines années et qui devrait donc intéresser un certain nombre de firmes belges, tant pour la fabrication des panneaux que le montage sur le terrain.

Le Ministre évoque également l'importance des crédits qui seront réservés en 1980 à la réalisation des pistes cyclables. En effet, 700 millions ont été prévus pour l'extension d'un réseau de pistes cyclables d'intérêt national.

Une modification de la loi relative au Fonds des routes a été récemment adoptée par les Chambres (1). Cette nouvelle disposition autorisera le Fonds des routes à la demande ou avec l'accord des provinces ou des communes, à financer pour compte de l'Etat et à exécuter en collaboration avec les services de celui-ci, des travaux de construction de pistes cyclables situées sur le domaine de la voirie provinciale ou communale.

A l'heure où plus que jamais, il est indispensable d'équilibrer les activités physiques, professionnelles et intellectuelles, des itinéraires spécifiquement destinés aux cyclistes seront ainsi créés parallèlement aux itinéraires empruntés par les véhicules automobiles.

D'autre part, afin de résoudre encore plus efficacement les divers problèmes liés à la construction de pistes cyclables, le Ministre a créé au sein de son département une cellule chargée de l'étude exclusive de ces questions.

Ces investissements auront une incidence sur l'amélioration de la qualité de la vie, la dépollution des grands centres urbains et la contribution à l'économie générale d'énergie qui s'impose.

3. Circulation et sécurité

La crise de l'énergie doit rendre chacun, et le Ministre des Travaux publics plus que tout autre, sensible aux problèmes des embouteillages des grands centres urbains, qui occasionnent non seulement une perte de temps, mais également un gaspillage important d'énergie.

En matière d'organisation de la circulation urbaine, deux possibilités se présentent : soit favoriser la diffusion complète du trafic dans l'ensemble du tissu urbain, soit canaliser ce trafic sur certains axes privilégiés spécialement conçus pour en assurer une bonne fluidité.

Le Ministre a opté pour la seconde solution, qui permet de préserver le réseau routier local d'une circulation parasite et des diverses pollutions qui en découlent.

Il faut surtout à ce sujet mettre l'accent sur la mise en place d'un système de coordination des installations de signalisation lumineuse tricolore dans les grandes villes.

L'amélioration de la fluidité du trafic et l'économie appréciable d'énergie qu'apporte un tel système ne saurait laisser personne indifférent dans le contexte de la crise actuelle. Cette expérience sera donc étendue dans le cadre des crédits mis à la disposition de l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique.

En 1980, un montant d'un milliard sera mis à la disposition de cette administration qui a dans ses attributions, outre la signalisation lumineuse sous toutes ses formes et l'équipement électro-mécanique des tunnels, la mission de pourvoir le réseau routier belge d'un éclairage continu.

L'éclairage routier fait régulièrement l'objet de vives critiques émanant de milieux très divers. Cependant cet éclairage ne représente que 0,27 % de la consommation totale d'énergie d'électricité, soit 0,05 % de la consommation énergétique globale de la Belgique. Lorsque l'on sait que les études statis-

jaren zullen uitbreiden en die dus een aantal Belgische firma's zullen interesseren, zowel inzake de bouw van de panelen als inzake de plaatsing ervan.

De Minister heeft het ook over de omvang van de kredieten die in 1980 aan de aanleg van fietspaden besteed zullen worden. Voor het aanleggen van een fietspadennet op nationale schaal zijn immers 700 miljoen uitgetrokken.

Een wijziging in de wet betreffende het Wegenfonds is onlangs door het Parlement goedgekeurd (1). De nieuwe bepaling zal het Wegenfonds machtigen op aanvraag of met de instemming van de provincies of gemeenten, de aanleg van fietspaden op het domein van provincies en gemeenten te laten financieren door de Staat en uit te voeren in samenwerking met de Rijksdiensten.

Nu het meer dan ooit noodzakelijk is de fysische, professionele en geestelijke activiteiten in evenwicht te houden, zullen reisroutes die specifiek voor fietsers bestemd zijn, worden aangelegd naast de door auto's bereden wegen.

Bovendien heeft de Minister in zijn departement een cel opgericht die uitsluitend belast is met de studie van de problemen welke verband houden met de aanleg van fietspaden.

Die investeringen zullen het leefklimaat helpen verbeteren en bijdragen tot de bestrijding van de verontreiniging van de grote stedelijke centra en tot de zo noodzakelijke algemene energiebesparing.

3. Verkeer en veiligheid

De energiecrisis moet iedereen, de Minister van Openbare Werken meer dan wie ook, gevoelig maken voor het probleem van de opstoppingen in de grote stedelijke centra, die niet slechts tijdverlies, maar ook een grote verspilling van energie meebrengen.

Op het gebied van de organisatie van het stedelijk vervoer bestaan twee mogelijkheden : ofwel het verkeer over het hele stedelijk wegennet spreiden, ofwel het verkeer leiden over bepaalde voorrangswegen, die speciaal geschikt zijn voor een vlotte verkeersstroom.

De Minister geeft de voorkeur aan de tweede oplossing, die het plaatselijke wegennet van overtollig verkeer en van de daaraan verbonden verontreiniging zal vrijwaren.

In dat verband hecht de Minister vooral belang aan de invoering van een systeem tot coördinatie van de driekleurige verkeerslichten in grote steden.

Zulk een systeem zou een vlottere verkeersstroom en een beduidende besparing in de hand werken, wat in de huidige crisis van belang is. Dat experiment zal derhalve worden uitgebreid in het kader van de kredieten die aan het Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica ter beschikking zijn gesteld.

In 1980 zal een bedrag van 1 miljard ter beschikking worden gesteld van dit Bestuur dat, benevens de lichtsignalisatie in al haar vormen en de elektromechanische uitrusting van de tunnels, ook tot taak heeft ons hele wegennet uit te rusten met een doorlopende verlichting.

Op de wegverlichting wordt regelmatig scherpe kritiek uitgebracht vanuit diverse milieus. Die verlichting maakt nochtans maar 0,27 % uit van ons totaal verbruik aan elektriciteit, d.i. 0,05 % van het totaal Belgisch energieverbruik. Statistische studies, steunend op verkeerstellingen van 1975,

(1) Loi du 7 novembre 1979, *Moniteur belge* du 29 novembre 1979.

(1) Wet van 7 november 1979, *Belgisch Staatsblad* van 29 november 1979.

tiques basées sur les comptages de circulation de 1975 ont montré que l'éclairage des autoroutes permettait de sauvegarder 46 vies humaines et d'éviter 500 blessés par an, on peut difficilement parler de gaspillage d'énergie, étant donné l'efficacité d'un tel investissement sur le plan humain.

L'intensification des mesures tendant à améliorer la sécurité routière reste un des soucis prioritaires. Or, dans ce domaine, il n'y a pas que l'éclairage des routes qui contribue à préserver la sécurité des usagers. D'autres équipements annexes tels qu'une signalisation adéquate, des barrières de sécurité, des accotements stabilisés, l'installation de postes téléphoniques 900 constituent dans ce domaine des facteurs positifs.

Un crédit de 700 millions sera consacré à l'ensemble de ces « petits travaux » qui n'ont pour but que d'améliorer le confort et la sécurité des automobilistes. Cependant la réalisation de grandes infrastructures comme les autoroutes ou routes-express a aussi une incidence directe dans ce domaine. En effet, les statistiques établies par la gendarmerie indiquent clairement que le taux d'accidents avec lésions corporelles est nettement inférieur sur les autoroutes que sur les routes du réseau secondaire.

Enfin, il est incontestable que la modulation des vitesses sur les autoroutes suivant les circonstances atmosphériques ou de circulation est une réponse directe à deux des causes principales d'accidents.

Cette expérience mérite certainement d'être approfondie mais avant de se lancer dans la généralisation de ce procédé, il convient d'analyser les effets de son application pendant une période suffisamment longue.

d) Politique de l'emploi développée au travers du budget des Travaux publics.

Déjà dans le budget de 1979, les crédits traduisaient une réorientation importante de l'activité vers ce qu'il est convenu d'appeler « les petits travaux » qui, pour ne pas être spectaculaires, n'en présentent pas moins l'avantage de créer de nombreux emplois.

Dans le but d'accentuer encore ce changement d'orientation dans l'activité du Département, une modification de la loi relative au Fonds des routes sera prochainement déposée devant les Chambres. Cette nouvelle disposition autorisera le Fonds des routes à construire, améliorer ou entretenir les trottoirs le long des voiries de l'Etat. Tous les crédits destinés à l'entretien et qui ont été, compte tenu des rigueurs de l'hiver 1979, pleinement utilisés, contribuent dans cette même optique à favoriser les petites entreprises de travaux publics, génératrices de nombreux emplois. Près de 4 milliards seront destinés à ces travaux d'entretien dans le programme 1980, ce qui correspond à environ 1/5 du total des crédits d'investissements consacrés au secteur routier.

En période de plein emploi, le secteur de la construction intéresse directement quelque 300 000 personnes, dont 225 000 ouvriers, 25 000 employés, 26 000 chefs d'entreprise et 24 000 indépendants. Le nombre d'ouvriers varie selon le type de travail effectué.

Pour un milliard dépensé en travaux routiers, on occupe pendant un an 700 ouvriers dans les entreprises de moins de 50 travailleurs, 600 dans les entreprises de 50 travailleurs et plus.

Une dépense équivalente en travaux de bâtiments et de génie civil donne du travail pendant un an à 800 ouvriers pour les entreprises de moins de 50 travailleurs à 650 ouvriers dans les entreprises de 50 travailleurs et plus.

Ces chiffres, actualisés en prix de 1977, ne concernent que la main-d'œuvre occupée directement par les entreprises relevant du secteur de la construction.

hebben uitgewezen dat er dank zij de verlichting van de autowegen 46 doden en 500 gekwetsten minder waren per jaar. Men kan dan ook bezwaarlijk van energieverstopping spreken, gelet op de doeltreffendheid van die investering op menselijk vlak.

De versterking van de maatregelen tot verbetering van de wegveiligheid blijft natuurlijk één van de belangrijkste punten van zorg. Op dat gebied wordt de veiligheid van de gebruikers niet alleen door de wegverlichting gevrijwaard. Bijkomende uitrusting, zoals een passende signalisatie, vangrails, verharde bermen, de plaatsing van telefoonposten « 900 » zijn op dit gebied positieve factoren.

Een krediet van 700 miljoen zal worden uitgetrokken voor alle « kleine werken » die enkel de bevordering van het comfort en van de veiligheid van de automobilisten op het oog hebben. De totstandbrenging van grote infrastructuurwerken, zoals autowegen en expresswegen, doet zich echter ook hier rechtstreeks voelen. De rijksrechtstatistiek bewijzen immers duidelijk dat het aantal ongevallen met lichamelijke letsels aanzienlijk lager ligt op autowegen dan op secundaire wegen.

Ten slotte vormt de aanpassing van de snelheid op de autowegen aan de weersgesteldheid en aan de verkeersdichtheid, ontegensprekelijk een afdoend antwoord op de twee voornaamste oorzaken van ongevallen.

Dit experiment dient alleszins te worden voortgezet, doch alvorens het te veralgemenen, verdient het aanbeveling het effect ervan lang genoeg te bestuderen.

d) Beleid tot bevordering van de werkgelegenheid via de begroting van Openbare Werken.

De kredieten op de begroting voor 1979 wezen reeds op een radicale koerswijziging van de bedrijvigheid in de richting van de « kleine werken » die, ofschoon zij geen opzienbarend karakter hebben, niettemin veel werkgelegenheid scheppen.

Om die ommezwaai van het beleid van het Departement nog beter te doen uitkomen, zal bij de Kamers eerlang een wijziging van de wet op het Wegenfonds worden ingediend. Het Wegenfonds zal dan langsheen de rijkswegen voetpaden mogen aanleggen, resp. bestaande voetpaden verbeteren of onderhouden. Alle kredieten voor onderhoud, die mede wegens de strenge winter van 1979 volledig werden besteed, bezorgen meer overheidsopdrachten aan de kleine ondernemingen, die veel arbeidsplaatsen scheppen. Voor die onderhoudswerken zal bijna vier miljard worden uitgetrokken, zegge nagenoeg 1/5 van het totale bedrag van de investeringskredieten voor de wegensector.

In tijden van volledige werkgelegenheid stelt de bouwsector rechtstreeks circa 300 000 personen te werk, van wie 225 000 arbeiders, 25 000 bedienden, 26 000 bedrijfsleiders en 24 000 zelfstandigen. Het aantal arbeiders varieert naar gelang van het soort werk dat moet worden uitgevoerd.

Voor 1 miljard aan uitgaven voor wegenwerken stelt men één jaar lang 700 arbeiders te werk in de ondernemingen met minder dan 50 werknemers en 600 in de ondernemingen met 50 werknemers en meer.

Een equivalente uitgave voor bouwwerken en werken van algemene bouwkunde verschaft gedurende één jaar werkgelegenheid aan 800 arbeiders in de ondernemingen met minder dan 50 werknemers en aan 650 arbeiders in de ondernemingen met 50 werknemers en meer.

Die cijfers, uitgedrukt in de prijzen die gangbaar waren in 1977, hebben alleen betrekking op de arbeiders die rechtstreeks tewerkgesteld waren door de ondernemingen die onder de bouwsector ressorteren.

Si l'on tient compte de l'activité en chaîne qui s'ensuit et dont l'effet multiplicateur est de 1,54, on peut affirmer qu'un milliard d'investissements procure de l'emploi pendant un an à 900 ouvriers.

En outre, il ne faut pas oublier que le département des Travaux publics permet à certaines branches d'activités très spécialisées de survivre. Il est en effet le fournisseur d'emplois presque exclusif des fabricants de tuyaux d'égoûts et d'écoulement d'eau, d'appareils de voirie en fonte (avaloir, taque), de bordures, de panneaux de signalisation routières et de peintures pour marquages routiers.

De nombreuses mesures ont été envisagées et seront prises pour concrétiser la politique du département qui se soucie d'apporter une aide efficace à des secteurs en difficultés.

Que l'on songe aux diverses réalisations dont l'objectif est de contribuer à la relance des petites et moyennes entreprises, dont l'impact sur le développement économique et l'emploi est évident.

Le Ministre a également fait insérer dans la loi-programme des dispositions propres à favoriser les P. M. E. qui constituent des associations momentanées en vue de participer à la procédure d'attribution de marchés de travaux dont le montant dépasse celui de la classe dans laquelle elles sont rangées.

D'autres mesures seront prises dans le cadre de l'agrégation des entrepreneurs; elles seront de nature à intensifier le secours aux P. M. E. et par conséquent à augmenter l'emploi.

Il faut encore mentionner, le souci du département de faire appel aux chômeurs engagés sur proposition de l'ONEM ou encore dans le « cadre spécial temporaire » et le « stage des jeunes ». Ils représentent quelque 10 % des effectifs du département, qui poursuivra ses efforts de manière à occuper 1 290 chômeurs pour la fin de cette année.

Enfin quelques initiatives sont créatrices d'emploi : dans la mesure du possible, le département effectuera moins de grands travaux mécanisés et préconisera des adjudications de réalisations partielles; il mettra l'accent sur les travaux d'entretien partout où cela peut se justifier, car la composante de main-d'œuvre est dans ce cas très importante.

e) *Les travaux publics et les économies d'énergie*

Le Ministre a toujours été sensible à ce problème. Ainsi la Régie des bâtiments, par exemple, impose déjà l'emploi du double vitrage dans les constructions nouvelles et lors de la rénovation des bâtiments de l'Etat.

Dans le cadre des bâtiments, des instructions ont également été données en vue de la réalisation d'économies : température maximale de 20° dans les locaux, chauffage des salles uniquement lorsqu'elles sont occupées, mise en route des chaudières le plus tard possible le matin mais pour qu'il y ait 18° à l'arrivée du personnel, extinction 30 minutes avant la fin des heures de service, aération réduite aux seules nécessités d'hygiène, contrôle de la consommation de combustible liquide.

La Régie des bâtiments participe activement et prend des initiatives, à caractère parfois expérimental, dans différents domaines de l'isolation et de l'utilisation de solutions alternatives de chauffage : récupération de calories en provenance de l'activité sidérurgique, de l'incinération des immondices, pompes de chaleur, énergie solaire.

Houdt men rekening met de kettingreactie van activiteiten die daaruit voortvloeien en waarvan het effect met 1,54 dient te worden vermenigvuldigd, dan kan men stellen dat 1 miljard aan investeringen gedurende één jaar aan 900 arbeiders werkgelegenheid verschaft.

Voorts mag men niet uit het oog verliezen dat het Departement van Openbare Werken aan sommige zeer gespecialiseerde bedrijfstakken overlevingskansen biedt. Het departement is immers de bijna exclusieve werkgever voor fabrikanten van riolerings- en waterafvoerbuizen, van gietijzeren wegenisapparaten (slokkers, dekplaten), van boordstenen, van wegsignalisatieborden en van verf voor wegmarkeringen.

Een aantal maatregelen werden overwogen en zullen worden genomen om aan het beëindigen van het departement concrete vorm te geven ten einde de in moeilijkheden verkerende sectoren efficiënt te helpen.

Men denke hierbij aan de diverse realisaties die tot doel hebben de kleine en middelgrote ondernemingen, waarvan het effect op de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid voor de hand ligt, weder op gang te brengen.

De Minister heeft in de programmawet tevens bepalingen laten opnemen ten behoeve van de K. M. O.'s die tijdelijke verenigingen oprichten om te kunnen deelnemen aan de procedure tot toekenning van overheidsopdrachten waarvan het bedrag datgene overschrijdt van de gewone klasse waarin ze erkend zijn.

In het raam van de erkenning van de ondernemers zullen andere maatregelen worden genomen die van die aard zijn dat zij het toekennen van opdrachten aan de K. M. O.'s bevorderen en bijgevolg meer werkgelegenheid kunnen scheppen.

Hierbij zij tevens aangestipt dat het departement zich inspannt om een beroep te doen op werklozen die worden aangeworven op voorstel van de R. V. A. of in het raam van het « bijzonder tijdelijk kader » en van de « stage voor jongeren ». Die werknemers vertegenwoordigen ongeveer 10 % van het arbeidspotentieel van het departement, dat zal blijven ijveren om tegen eind dit jaar 1 290 werklozen aan het werk te stellen.

Ten slotte dienen nog enkele initiatieven te worden vermeld die werkgelegenheid scheppen : in de mate van het mogelijke zal het departement minder grote gemechaniseerde werken uitvoeren en aanbestedingen van gedeeltelijke realisaties aanbevelen; het zal tevens de nadruk leggen op de onderhoudswerken overal waar die verantwoord zijn, aangezien die werken veel arbeidskrachten vergen.

e) *Openbare werken en energiebesparing*

De Minister heeft aan dit vraagstuk altijd veel aandacht besteed. Aldus stelt de Regie der gebouwen reeds het gebruik van dubbele ramen verplicht in de nieuwe gebouwen alsmede bij de hernieuwing van de rijksgebouwen.

Inzake gebouwen werden tevens richtlijnen verstrekt om zoveel mogelijk besparingen te doen : maximum temperatuur van 20° in de lokalen, verwarming van de zalen alleen wanneer personeel aanwezig is, inschakelen van de verwarmingsketels zo laat mogelijk 's morgens, waarbij er evenwel voor moet worden gewaakt dat de temperatuur 18° bedraagt zodra het personeel aankomt, uitdoven van de installaties 30 minuten vóór het einde van de diensturen, verluchting beperkt tot de noodwendigheden van de hygiëne, controle op het verbruik van vloeibare brandstof.

De Regie der gebouwen neemt actief deel aan en neemt initiatieven — die soms van experimentele aard zijn — op diverse gebieden inzake isolatie en gebruik van alternatieve verwarmingsmethodes : terugwinning van calorische afkomst van de staalindustrie en van de verbranding van afval, warmtepompen, zonne-energie.

Il a également été constaté que la consommation de carburant par les automobiles pouvait être considérablement réduite grâce à la coordination des installations de signalisations lumineuses tricolores.

Suite à cette constatation une vaste opération a été lancée, qui s'adresse aux 5 grandes agglomérations du pays et vise à synchroniser les feux de signalisation routière.

L'utilité de ces réalisations est appréciable au point de vue économique et améliorera le confort des usagers.

Le programme comporte 180 carrefours dont la valeur minimale moyenne du trafic, pour chacun, est de 20 000 véhicules par jour. Si l'on tient compte du fait que la consommation énergétique pour un arrêt-démarrage est équivalente à environ 500 m du trajet parcouru à vitesse normale et si l'on admet une consommation moyenne du véhicule de 10 litres aux 100 km, on constate que l'économie annuelle d'énergie due aux installations de coordination s'élève à 11 500 000 litres, étant donné qu'il y a lieu d'appliquer un coefficient qui tient compte du fait qu'on économise qu'une partie des arrêts aux carrefours; on voit l'importance des mesures prises par le département. Celles-ci ne se limitent d'ailleurs pas uniquement aux secteurs bâtiments et routes, mais concernent également l'Administration des Voies hydrauliques.

Les travaux d'infrastructure des voies navigables revêtent une valeur toute particulière si l'on sait que le transport fluvial s'avère très économique sur le plan énergétique et présente de nombreux autres avantages: sécurité, absence de pollution, respect de l'environnement. Les travaux dont il est question permettent l'augmentation du volume des transports à des conditions plus avantageuses et le volume du trafic allant croissant, la répercussion se fait par ailleurs sentir sur les chantiers de construction navale et les industries riveraines.

La modernisation des voies navigables permet de devoir développer moins de puissance pour atteindre la même vitesse quand la section mouillée est plus importante. A puissance égale, on peut aller plus vite quand la section mouillée est plus grande.

Enfin, du capital énergétique est produit grâce aux barrages et aux centrales hydro-électriques.

f) Politique portuaire

Le rôle des ports dans la politique industrielle des grandes entreprises est extrêmement important, qu'il s'agisse de secteurs relativement traditionnels comme la métallurgie ou d'autres technologiquement plus récents comme la pétrochimie.

Les ports sont vitaux pour notre commerce extérieur et partant, pour notre balance commerciale.

Les crédits relatifs aux ports ont pris, au cours des dernières années, un nouvel essor tout à fait remarquable. Cette évolution témoigne de l'attention particulière accordée en cette matière.

La Commission nationale de la Politique portuaire en est un autre exemple: cette commission est chargée d'établir une politique portuaire nationale forte et cohérente; elle devra veiller à éviter les doubles emplois et permettre ainsi, dans une même enveloppe, une utilisation plus rationnelle et plus efficiente des crédits. Le Ministre estime qu'il est dans l'intérêt de tous les ports d'éviter des querelles fratricides stériles et d'établir les priorités de manière harmonieuse suivant les nécessités.

g) Les bâtiments culturels bi-communautaires à Bruxelles

Depuis l'an dernier, la Régie des bâtiments a transféré ses crédits et ses compétences en matière de bâtiments culturels, aux départements de la Culture française et de la Culture néerlandaise.

Er werd tevens vastgesteld dat het brandstofverbruik van auto's aanzienlijk kan worden gedrukt dank zij de coördinatie van de installaties voor driekleurige lichtsignalisatie.

Als gevolg van die vaststelling werd in vijf grote agglomeraties van ons land een grote operatie op touw gezet die tot doel heeft de verkeerslichten te synchroniseren.

Die werken zijn onmiskenbaar nuttig uit een economisch oogpunt en het comfort van de gebruikers zal erdoor verbeteren.

Het programma omvat 180 kruispunten die elk gemiddeld 20 000 voertuigen per dag kunnen verwerken. Als men rekening houdt met het feit dat het energieverbruik bij stoppen en vertrekken overeenkomt met het verbruik over een afstand van 500 meter tegen normale snelheid afgelegd, en als men uitgaat van een gemiddeld verbruik van het voertuig van 10 liter per 100 kilometer dan stelt men vast dat dank zij dat coördinatiestelsel jaarlijks tot 11 500 000 liter kan worden bespaard, vermits een coëfficiënt moet worden toegepast omdat men slechts een gedeelte bespaart bij het stoppen aan kruispunten, dan wordt het duidelijk hoe belangrijk de maatregelen van het departement zijn. Die blijven overigens niet beperkt tot de sectoren gebouwen en wegen, maar treffen ook het bestuur van de waterwegen.

De infrastructuurwerken op de waterwegen zijn immers heel belangrijk als men weet dat vervoer te water weinig energie verbruikt en tal van andere voordelen biedt: veiligheid, geen vervuiling, eerbiediging van het leefmilieu. Dank zij de werken waarvan sprake is kan er meer worden vervoerd tegen voordeliger voorwaarden en vermits het verkeer steeds intenser wordt, ondervinden de scheepswerven en de ondernemingen die aan het water gevestigd zijn de gunstige weerslag daarvan.

Dank zij de modernisering van de waterwegen kan men dezelfde snelheid halen met een geringer vermogen als de natte doorsnede groter is. Of nog met hetzelfde vermogen kan men sneller varen als de natte doorsnede groter is.

Ten slotte wordt er dank zij stuwdammen en hydroelectrische centrales ook energie geproduceerd.

f) Havenbeleid

In het industriebeleid van de grote ondernemingen is voor de havens een uiterst belangrijke taak weggelegd, of het nu gaat om vrij traditionele bedrijfstakken zoals de staalnijverheid dan wel andere technologisch jongere bedrijfstakken zoals de petrochemische industrie.

Voor onze buitenlandse handel en dus ook voor onze handelsbalans zijn de havens van vitaal belang.

De kredieten voor de havens zijn de laatste jaren opnieuw merkwaardig gestegen. Uit die evolutie blijkt dat aan die aangelegenheid bijzondere aandacht wordt geschonken.

De Nationale Commissie voor het Havenbeleid is daarvan een tweede voorbeeld. Die Commissie is ermede belast een stevig en samenhangend nationaal havenbeleid uit te stipelen; ze zal ervoor zorgen dat overlappingen worden vermeden, en aldus tegelijk een rationeler en doelmatiger gebruik van de kredieten mogelijk maken. Volgens de Minister is het in het belang van alle havens dat stervende broedertwisten vermeden worden en dat op een harmonische wijze prioriteiten worden uitgewerkt volgens hetgeen nodig is.

g) De bicommunautaire culturele gebouwen te Brussel

Sinds vorig jaar heeft de Regie der Gebouwen haar kredieten en bevoegdheden inzake culturele gebouwen overgedragen aan de departementen van Franse Cultuur en van Nederlandse Cultuur.

Ce double transfert s'est réalisé sans difficultés et sans heurts. Un problème subsiste toutefois à Bruxelles, où les bâtiments bi-communautaires sont encore quelque peu à la recherche de leur nouveau statut. La double compétence demande, tant en ce qui concerne l'organisation pratique que les crédits et budgets, un délai raisonnable pour pouvoir fonctionner.

Comme des mesures urgentes sont nécessaires pour certains de ces bâtiments, le Ministre a proposé de faire assumer, à titre transitoire par son budget, les mesures conservatoires indispensables.

Après le transfert de 395 millions aux départements de la Culture, une somme supplémentaire de 70 millions leur a été cédée en 1979 pour leur permettre d'acquérir chacune un bâtiment à Bruxelles.

6. L'Etat et l'investissement public

La consommation des pouvoirs publics représente environ un cinquième de la consommation globale; la part des pouvoirs publics dans l'investissement national est encore beaucoup plus importante puisqu'elle atteint un tiers.

Le XX^e siècle aura été marqué par un développement considérable du rôle de l'Etat comme agent économique. L'efficacité de l'investissement public comme levier de la politique conjoncturelle a été contestée.

Il est exact que ce levier n'a pas pu être utilisé pour corriger les petits fléchissements temporaires de la conjoncture au cours des années 1950 et 1960. En effet, les inflexions, comme celle de 1958 et celle de 1966, ont été de fort courte durée. Les investissements publics demandent un délai important à partir de la conception, pour se traduire au niveau du « cash flow » des entreprises : de la pré-étude à la traduction budgétaire, de l'engagement de la dépense au décaissement, les délais s'additionnent et peuvent atteindre 3 à 5 ans.

Dans une dépression longue comme celle que nous traversons, les investissements publics ont incontestablement un effet conjoncturel appréciable.

Cette intervention de l'investissement public dans les mouvements conjoncturels d'un cycle long doit, pour être efficace, pouvoir compter sur une continuité certaine.

L'instabilité gouvernementale vient malheureusement à cet égard renforcer les contraintes et autres hiatus, déjà nombreux dans l'accomplissement d'une politique.

La complexité des procédures administratives et budgétaires, ainsi que de celles en matière d'expropriation et de passation des marchés peut toujours fournir une justification, mais toutes ces contraintes s'additionnent et, mises bout à bout, risqueraient de paralyser l'action de l'Etat.

Une conception un peu archaïque de l'intérêt général le fait mesurer exclusivement par la dépense directe et immédiate. Cependant, dans bien des circonstances, l'intérêt général exigerait que, moyennant un prix un peu plus élevé, on accède à une solution plus rapide, l'impact économique négatif d'une immobilisation prolongée des infrastructures pouvant être très élevé.

Par exemple, un prix légèrement supérieur payé pour permettre la mise en œuvre d'une solution technique plus élaborée, permettant de travailler malgré les intempéries peut, au niveau de l'impact final, se révéler profitable pour l'Etat.

Un prix supérieur peut, selon le Ministre, être consenti dans la mesure où il rénumère l'entreprise ou assure de meilleures conditions de sécurité et de salubrité du travail.

Pour assurer au programme d'investissements continuité et efficacité, une programmation à moyen-long terme est nécessaire.

Die dubbele overdracht is zonder horten en stoten verlopen. Te Brussel blijft nochtans het probleem bestaan van de bicommunautaire gebouwen die nog enigszins op hun nieuwe statuut wachten. Wegens de dubbele bevoegdheid, zowel voor de praktische organisatie als voor de kredieten en begrotingen kan men pas na een redelijke termijn beginnen te werken.

Aangezien voor sommige van die gebouwen dringend maatregelen moeten worden genomen, heeft de Minister voorgesteld dat de onontbeerlijke bewarende maatregelen voorlopig ten laste van zijn begroting vallen.

Nadat 395 miljoen was overgedragen naar de departementen van Cultuur hebben die voor 1979 een supplementair bedrag van 70 miljoen gekregen zodat ze te Brussel elk een gebouw kunnen verworven.

6. De Staat en de overheidsinvesteringen

Het overheidsverbruik bedraagt ongeveer een vijfde van het totale verbruik; van de nationale investeringen neemt de overheid nog een veel groter aandeel voor haar rekening, nl. een derde.

De twintigste eeuw zal gekenmerkt zijn door de rol van de Staat als economische factor. Er is betwisting ontstaan over de efficiëntie van overheidsinvesteringen.

Het is duidelijk dat dit middel niet kon worden gebruikt om de kleine tijdelijke verzwakkingen van de conjunctuur in de jaren 1950 en 1960 tegen te gaan. Net zoals in 1958 en 1966 zijn die verzwakkingen immers zeer kortstondig geweest. Er verloopt namelijk een hele tijd tussen het plannen van de overheidsinvestering en de resultaten op het niveau van de « cash flow » van de ondernemingen : tussen voorstudie en goedkeuring van de begroting, vastlegging en betaling van de uitgaven kunnen perioden verlopen van drie tot vijf jaar.

In een lange depressie zoals die welke wij nu doormaken, hebben de overheidsinvesteringen onbetwistbaar een gunstige invloed op de conjunctuur.

Die invloed van de overheidsinvesteringen op de conjunctuurbewegingen op lange termijn kan niet doorslaggevend zijn zonder een zekere continuïteit.

Het beleid is vaak onderhevig aan druk en aan andere beperkingen, wat in dit verband jammer genoeg wordt versterkt door de instabiliteit van de Regeringen.

Men kan altijd een verklaring vinden in de complexiteit van de administratieve en budgettaire procedures, evenals in die inzake omtrentingen en het afsluiten van contracten. Al deze beperkingen komen echter bijeen en zouden aaneengeschakeld een verlamme invloed kunnen hebben op de werking van de Staat.

Volgens een enigszins ouderwetse opvatting kan het algemeen belang uitsluitend worden uitgedrukt in rechtstreekse en onmiddellijke uitgaven. Toch kan het algemeen belang vaak vereisen dat men tegen een iets hogere prijs een sneller resultaat bereikt, omdat de negatieve economische invloed zeer groot kan zijn als het productieapparaat langdurig stil ligt.

Men kan b.v. een betere technische oplossing uitwerken en toepassen, zodat er ook bij slecht weer kan worden gewerkt; uiteindelijk zou de Staat daaruit dan ook voordeel halen.

De Minister vindt dat een hogere prijs kan worden overeengekomen in de mate dat dit ten goede komt aan de onderneming of een tegenprestatie vormt voor veiliger en gezonder werk.

Continuïteit en doelmatigheid van het investeringsprogramma vereisen een planning op middellange termijn.

Le cadre quinquennal du plan traditionnel constitue une durée minimale à cet égard mais son défaut principal tient à son caractère statique : l'horizon, de cinq ans au début, se rapproche et raccourcit au fur et à mesure de son exécution.

Un plan mobile est donc nécessaire qui pourrait porter sur 5, 7 voire 10 ans.

Nécessité d'une programmation mobile à long terme

Tout comme le P. I. P. avait assuré le relais du plan 1976-1980, le Ministre estime qu'un plan mobile à 5 ans, basé au départ sur le plan 1981-1985, pourrait constituer un instrument de gestion moderne et efficace.

Des contacts préliminaires à une telle programmation ont eu lieu et auront encore lieu entre le cabinet des Travaux publics et ceux des départements investisseurs.

Cette programmation devra avoir :

- une signification physique;
- une traduction financière directe, en termes de travaux;
- une traduction budgétaire, en terme de crédits reprenant aussi les coûts des expropriations, décomptes, révisions (ce dernier poste, mis en évidence, attirera l'attention sur l'aspect financier direct des retards éventuels).

7. Projets et orientations futures du budget des Travaux publics

Le souci de la continuité avait amené le Ministre à déposer deux projets de loi, l'un sur les digues (1), l'autre sur les pistes cyclables (2).

Une politique cohérente et efficace des moyens de protection contre les inondations supposait que le département puisse gérer l'ensemble des digues, que l'Etat en soit ou non propriétaire. De même, il eut été absurde d'imposer à l'Etat de limiter le réseau de pistes cyclables qu'il se propose d'édifier au voisinage strict et immédiat de ses propres routes.

La traduction de ces projets apparaît dans les budgets de 1979 et de 1980.

Sous peu sera déposé un projet de loi permettant à l'Etat la même continuité en matière de trottoirs et d'aménagement des abords du réseau routier.

Le Ministre a invité son administration et son cabinet à reconsidérer la politique des travaux publics au seuil de cette nouvelle décennie.

Des évolutions indiscutables se sont produites dans le contexte socio-économique : la crise de l'énergie doit ainsi être particulièrement prise en considération.

Les transports en commun doivent être réévalués dans une optique globale et exhaustive. Une modification de l'équilibre entre le transport par la route et par le rail doit, pour permettre d'éventuelles décisions, faire l'objet d'analyses fouillées au niveau des répercussions, non seulement sur le bilan énergétique global mais encore sur l'emploi direct et indirect, sur les entreprises par secteur et par taille, sur les coûts et avantages pour la collectivité.

Les transports en commun s'organisent par rail mais aussi par route. Une meilleure combinaison de ces deux types d'infrastructure doit peut-être encore être trouvée, qui permette d'allier la flexibilité du service par route à la rentabilité

De vijf jaren van het traditionele plan vormen een minimumtermijn, maar het voornaamste tekort ligt in het statische karakter ervan : naarmate het plan wordt uitgevoerd komt het eindpunt, aanvankelijk vijf jaar, steeds dichterbij en wordt de termijn korter.

Er moet dus een glijdend plan worden opgemaakt over 5, 7 of zelfs 10 jaar.

Behoeftte aan glijdende planning op lange termijn

De Minister meent dat een glijdend plan over 5 jaar, dat vertrekt van het plan 1981-1985, een modern en efficiënt middel van beheer kan vormen, net zoals het plan 1976-1980 is overgevoerd in het P. I. P.

Vooraleer die planning wordt opgemaakt zijn het kabinet van Openbare Werken en de kabinetten van de departementen die bij de investeringen zijn betrokken, met elkaar in contact geweest. Dat zal verdergezet worden.

Die planning vertoont drie facetten :

- vooreerst is er het materiële aspect;
- vervolgens is er de rechtstreekse financiële kostprijs van de werken;
- tenslotte zijn er de begrotingskredieten, waaronder ook de kosten van onteigening, kortingen, herzieningen (deze post moet duidelijk in het oog springen omwille van de rechtstreekse financiële gevolgen van een eventuele vertraging).

7. Wetsontwerpen en toekomstvisie in de begroting van Openbare Werken

Om te zorgen voor continuïteit had de Minister twee wetsontwerpen ingediend, een over de dijken (1) en een over de fietspaden (2).

Om de beleidsmiddelen inzake bescherming tegen overstromingen op een efficiënte manier te bundelen moet het departement alle dijken kunnen beheren, ook die welke niet tot de eigendom van de Staat behoren. In dezelfde zin ware het onzinnig wegeest als de Staat de geplande fietspaden alleen in de onmiddellijke omgeving van de rijkswegen had mogen aanleggen.

De vertaling van die ontwerpen is opgenomen in de begrotingen voor 1979 en 1980.

Binnenkort wordt een wetsontwerp ingediend waardoor de Staat dezelfde beleidscontinuïteit zal kunnen aan de dag leggen inzake voetpaden en het aanpassen van bermen langs het wegnnet.

De Minister vraagt zijn administratie en zijn kabinet om het beleid inzake openbare werken te herdenken bij de aanvang van dit nieuwe decennium.

De sociaal-economische context is onbetwistbaar veranderd : er moet voornamelijk rekening worden gehouden met de energiecrisis.

Het openbaar vervoer moet volledig en grondig worden veranderd. Om eventueel te beslissen over een wijziging van het evenwicht tussen het wegvervoer en het vervoer per spoor moet een diepgaand onderzoek worden verricht over de weerslag daarvan op het totale energieverbruik, en ook op de ondernemingen per bedrijfstak en volgens hun omvang, en op de kosten en baten voor de gemeenschap.

Het openbaar vervoer gebeurt per spoor, maar ook over de weg. Misschien moet worden gezocht naar een betere coördinatie tussen die twee vormen van transport, zodat de soepelheid van het wegvervoer wordt gekoppeld aan de

(1) Loi du 18 juin 1979, *Moniteur belge* du 7 juillet 1979.

(2) Loi du 7 novembre 1979, *Moniteur belge* du 29 novembre 1979.

(1) Wet van 18 juni 1979, *Belgisch Staatsblad* van 7 juli 1979.

(2) Wet van 7 november 1979, *Belgisch Staatsblad* van 29 november 1979.

bilité du service par rail. La question mériterait d'être étudiée avant que l'évolution actuelle, dictée par des impératifs immédiats de rentabilité, n'ait irrémédiablement éliminé le rail à l'instar de ce qui s'est produit aux Etats-Unis ou dans certains pays méditerranéens, par exemple.

Quoi qu'il en soit, l'évolution des prix du pétrole amènera non pas à supprimer l'automobile mais à en organiser de façon différente l'utilisation : le réseau autoroutier s'achève, ce qui permettra de porter tous les efforts sur les contournements, l'amélioration des carrefours, la régulation de la vitesse, la synchronisation des feux, la gestion automatisée du trafic, etc... Il est évident que cette part dans le budget de l'Administration de l'électricité et de l'électromécanique ira croissant, aussi sensiblement que régulièrement.

Les évolutions de la politique des Travaux publics refléteront également celles de notre société. L'écologie imposera de nouveaux types de solutions; la lutte contre les pollutions, notamment auditives, s'amplifiera. Déjà, la place prise par les pistes cyclables dans le budget pour 1980 est hautement significative.

Si la part des autoroutes va décroissant sensiblement, celle des routes se maintiendra tandis que celle des ports continuera à un haut niveau.

De façon générale, les investissements seront plus réduits en dimension, technologiquement plus élaborés et plus orientés vers le confort d'utilisation et la longévité des équipements.

La politique de la Régie des bâtiments sera progressivement marquée par la régionalisation.

Personnellement, le Ministre souhaite que soient poursuivis parallèlement les efforts d'amélioration des conditions de sécurité et d'hygiène des chantiers, de simplification des procédures administratives; particulièrement pour les P. M. E. et pour leur personnel, il tentera de réglementer la sous-traitance en vue de mieux définir et répartir droits et devoirs entre les entrepreneurs principaux et les sous-traitants.

Il veillera à rajeunir le cadre de l'agrégation des entreprises en vue d'actualiser les rapports de l'Etat avec les entrepreneurs.

Enfin, il compte revoir au sein de son administration les méthodes de travail, après les mutations qu'entraînera la régionalisation, en vue d'assurer une nouvelle cohésion entre les personnes et les services, d'accroître les responsabilités des fonctionnaires et de lutter contre une certaine tendance à la parcellisation des tâches, évolution qui ne se constate pas uniquement dans les usines.

II. — DISCUSSION GENERALE

A. GRANDS THEMES EN MATIERE DE TRAVAUX PUBLICS

1. Régionalisation

Les dépenses du Fonds national du logement qui figurent à l'ajustement du budget de 1979 sont des dépenses antérieures à leur régionalisation — qui est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 1975 — et qui avaient été bloquées au niveau de la Cour des comptes : elles ont enfin pu être régularisées.

Quelles sont les attributions et compétences respectives des régions et du département des Travaux publics ?

La situation nouvelle, née de la régionalisation immédiate, n'a pas encore subi l'épreuve du feu. Les conceptions théoriques qui ont présidé aux diverses décisions devront encore être confrontées à la pratique et il est probable que des adaptations s'avèreront nécessaires à la lumière de l'expérience.

rentabilité van het spoorwegtransport. Dat vraagstuk zou moeten worden onderzocht voordat de spoorwegen ten gevolge van de thans heersende rentabiliteitsdwang onherroepelijk zijn veroordeeld, zoals gebeurd is in de Verenigde Staten of in sommige landen aan de Middellandse Zee.

In elk geval zal de auto wegens de stijging van de aardolieprijzen niet verdwijnen maar zal hij op een andere manier worden gebruikt : het autowegennet is bijna voltooid, zodat nu alle energie kan worden besteed aan wegomleggingen, verbetering van kruispunten, snelheidsregeling, synchronisatie van verkeerslichten, automatische verkeersregeling enz... Het is duidelijk dat dit luik van de begroting van het Bestuur voor Elektriciteit en Electromechanica aanzienlijk en geregeld in belang zal blijven toenemen.

Ook de veranderingen in onze samenleving zullen in het beleid van Openbare Werken tot uiting komen. Uit overwegingen van milieubescherming zullen nieuwe uitwegen moeten worden gezocht; de strijd tegen de milieuverontreiniging, vooral het lawaai, zal toenemen. Reeds in de begroting voor 1980 is zeer veel aandacht besteed aan de fietspaden.

Hoewel het aandeel van de autowegen aanzienlijk zal afnemen, zullen de gewone wegen niet aan belang inboeten en zal het aandeel van de havens zeer groot blijven.

In het algemeen zullen de investeringen in volume afnemen, maar technologisch meer verfijnd zijn en meer gericht op gebruikscomfort en op duurzaamheid van het materieel.

Het beleid van de Regie der gebouwen zal geleidelijk bepaald worden door de regionalisering.

De Minister wenst dat tevens verder wordt gesleuteld aan de veiligheid en de hygiëne op de werven en dat de bestuurlijke procedures verder worden vereenvoudigd; vooral voor de K. M. O.'s en hun personeel zal hij de onderaanneming trachten te reglementeren om de rechten en de plichten van de hoofdaannemers en de onderaannemers beter te omschrijven en onderling vast te leggen.

Hij zal ervoor zorgen dat de personeelsformatie, die belast is met de erkenning van de aannemers wordt aangepast om de relaties tussen de Staat en de aannemers te actualiseren.

Zodra de met de gewestvorming gepaard gaande personeelswijzigingen zijn doorgevoerd, wil de Minister de werkwijze in zijn administratie herzien, zodat een nieuwe band ontstaat tussen de personeelsleden en hun werk, de ambtenaren meer verantwoordelijkheid krijgen en het werk niet verder wordt versnipperd, een ontwikkeling die niet alleen in de bedrijven wordt geconstateerd.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. GROTE THEMA'S OP HET GEBIED VAN OPENBARE WERKEN

1. Regionalisering

De uitgaven van het Nationaal Fonds voor de Huisvesting die op het aanpassingsblad voor de begroting van 1979 voorkomen, dateren van vóór de regionalisering ervan per 1 januari 1975, maar ze waren door het Rekenhof geblokkeerd. Uiteindelijk konden ze worden geregulariseerd.

Wat zijn de respectieve bevoegdheden van de gewesten en van het departement van Openbare Werken ?

De huidige toestand die het resultaat is van de onmiddellijke fase van de regionalisering, heeft de vuurproef nog niet doorstaan. Het theoretische concept dat aan de verschillende beslissingen ten grondslag ligt, moet nog aan de werkelijkheid worden getoetst en waarschijnlijk zal de ervaring uitwijzen of aanpassingen nodig zijn.

La situation actuelle est régie par les arrêtés royaux du 6 juillet 1979 et notamment celui délimitant les matières de la politique d'aménagement du territoire et d'urbanisme où une politique régionale différenciée se justifie.

Les Comités ministériels des Régions sont compétents pour l'élaboration des dispositions légales ou réglementaires dont l'application se limite à la région, une partie de la région ou une institution établie dans la région.

Les Comités ministériels régionaux sont également compétents pour l'exécution de ces dispositions et, dans ce cadre, pour le tracé ou l'implantation de la grande infrastructure publique et des transports en commun.

Dans ce cadre également, ces Comités sont chargés des mesures d'exécution de la réglementation relative notamment aux permis de bâtir.

Il est exact qu'une ambiguïté subsiste à l'heure actuelle sur le point de savoir si cette compétence des Comités ministériels des Régions ne s'exerce que pour autant que les dispositions et leur exécution ne s'appliquent qu'à une seule région ou une partie de la région; certains affirment que le tracé et l'implantation de la grande infrastructure publique et des transports en commun ainsi que la délivrance des permis de bâtir restent du ressort national lorsqu'ils concernent plus d'une région.

Le Gouvernement devra, en vue d'éviter la paralysie de divers départements et des pouvoirs publics de façon générale, trancher cette question très rapidement.

En particulier, il y aura lieu de préciser la manière dont on entend définir les grandes infrastructures nationales qui ne concernent qu'une région et celles qui concernent plusieurs régions.

Quoi qu'il en soit, au niveau limité à une région ou une partie de la région, l'urbanisme et l'aménagement du territoire sont clairement régionalisés; la loi du 29 mars 1962 est fondamentalement modifiée à cet égard.

Dans ce cadre de la région, en matière de tracé et d'implantation d'une grande infrastructure nationale, l'initiative appartiendra, par définition, au département des Travaux publics; cela n'empêche nullement les régions de faire toutes les suggestions et propositions qu'elles jugent utiles.

Les études relatives aux propositions formulées par les régions sont réalisées par le Ministère des Travaux publics, qui examine toutes les possibilités techniques auxquelles elles donnent lieu et soumet le dossier complet à l'avis de la région.

Lorsque la région a approuvé le tracé d'une infrastructure suivant le dossier ainsi présenté, le permis de bâtir est délivré après avis de la direction provinciale de l'urbanisme et des communes intéressées.

Le permis de bâtir devra être délivré dans un certain délai; cette matière sera tranchée au niveau gouvernemental, tout comme la durée de validité d'un tel permis.

Quoi qu'il en soit, il est évident que des conflits éventuels entre les pouvoirs nationaux et régionaux, s'ils venaient à se produire pour ces matières, seraient réglés suivant la procédure mise en œuvre pour les prévenir et les régler.

Il y a lieu de remarquer que la régionalisation immédiate est entrée en vigueur le 10 juillet 1979, alors que les mécanismes de prévention et de règlement des conflits n'ont pas encore obtenu la sanction du législateur.

On se trouve donc à cet égard dans une situation précaire.

Des dispositions devraient être prises en vue d'éviter tout risque de blocage en ces matières, tout comme, ainsi qu'un membre y a fait allusion, en matière de procédure de clas-

De huidige toestand is geregeld bij de koninklijke besluiten van 6 juli 1979, met name het koninklijk besluit tot afbakening van de aangelegenheden inzake het beleid van ruimtelijke ordening en stedenbouw, waarin een verschillend gewestelijk beleid verantwoord is.

De Ministeriële Comités voor de Gewesten zijn bevoegd voor de uitwerking van alle wettelijke of verordenende bepalingen waarvan de toepassing beperkt blijft tot het gewest, tot een gedeelte van het gewest of tot een in het gewest gelegen instelling.

De Ministeriële Comités voor de Gewesten zijn tevens bevoegd voor de uitvoering van die bepalingen en, in dat verband, voor het tracé of de oprichting van grote overheidsinfrastructuurwerken en van het gemeenschappelijk vervoer.

Nog in dat verband zijn die Comités tevens belast met de uitvoeringsmaatregelen van de reglementering betreffende de bouwvergunningen.

Het is juist dat er nog altijd onzekerheid bestaat over de vraag of die bevoegdheid van de gewestelijke ministercomités slechts kan worden uitgeoefend voor zover de bepalingen en de toepassing ervan slechts voor één enkel gewest gelden of een deelgewest; sommigen beweren dat het ontwerpen en aanleggen van infrastructuur en openbaar vervoer en het uitreiken van bouwvergunningen blijven behoren tot de nationale bevoegdheid als ze betrekking hebben op meer dan één gewest.

Om te voorkomen dat verscheidene departementen en de overheid in het algemeen worden verlamd, moet de Regering daarover zeer snel beslissen.

Inzonderheid zal men moeten uitmaken hoe men de grote werken inzake nationale infrastructuur, die slechts één gewest aangaan en die welke op verscheidene gewesten betrekking hebben, zal bepalen.

Hoe dan ook, op het vlak van het gewest of het deelgewest zijn stedenbouw en ruimtelijke ordening duidelijk gewestelijke aangelegenheden; in dat opzicht wordt de wet van 29 maart 1962 grondig gewijzigd.

Binnen het gewest zal het departement van Openbare Werken uiteraard het initiatief nemen om grote, nationale infrastructuurwerken te ontwerpen en aan te leggen. Zulks neemt zeker niet weg dat de gewesten alle nuttig geachte ideeën en voorstellen mogen aanbrengen.

Het Ministerie van Openbare Werken bestudeert de voorstellen van de gewesten; het onderzoekt welke technische mogelijkheden die voorstellen bieden en maakt het volledige dossier voor advies aan het gewest over.

Zodra het gewest het plan van de infrastructuur heeft goedgekeurd, wordt de bouwvergunning uitgereikt, na advies van de provinciale Directie van Stedenbouw en van de betrokken gemeenten.

De bouwvergunning dient binnen een bepaalde termijn te worden uitgereikt: over deze materie, evenals over de geldigheidsduur van een dergelijke vergunning, dient op regeringsvlak beslist te worden.

Het ligt hoe dan ook voor de hand dat de eventuele geschillen die daaromtrent tussen de nationale en de gewestelijke gezagsorganen mochten rijzen, zullen worden beslecht volgens de procedure die van toepassing is om dergelijke geschillen te voorkomen en op te lossen.

Hierbij zij aangestipt dat de onmiddellijke fase van de gewestvorming in werking is getreden op 10 juli 1979, terwijl de techniek om die geschillen te voorkomen en bij te leggen nog niet door de wetgever bekrachtigd werd.

Men heeft dus weinig houvast terzake.

Bepaalde maatregelen dienen te worden getroffen om te voorkomen dat de zaken helemaal vastlopen; hetzelfde geldt (zoals een lid opmerkte) voor de procedure

sement de sites sur lesquels des travaux sont soit projetés, soit en cours d'exécution, en particulier lorsque des expropriations y relatives ont déjà été entamées.

La remarque a été faite que les liaisons des routes industrielles aux routes de l'Etat ne sont pratiquement jamais réalisées depuis qu'elles doivent être imputées sur le budget régional et non plus sur le budget national.

En ces matières, le Ministre proposera la procédure suivante : à la demande d'une région, les Travaux publics pourront étudier un tel accès et le réaliser soit en l'imputant directement sur le budget régionalisé, soit en l'imputant sur un crédit bien déterminé du Fonds des Routes, récupérable sur le budget régional concerné.

Des questions de personnel ont été évoquées qui ont également un rapport direct avec la régionalisation.

Combien de membres du personnel appartenant au département des Travaux publics feront l'objet d'un transfert lors de la régionalisation ?

Quelle sera la répartition entre les régions ?

Où en est le projet de loi qui doit régler le transfert du personnel de l'E3 au Fonds des routes ? Ce personnel conserve-t-il les avantages actuels, notamment les 10 % supplémentaires, et dans l'affirmative pendant combien de temps ?

A l'heure actuelle, le personnel des administrations des Travaux publics qui sont régionalisées, est encore rattaché administrativement au Ministre des Travaux publics. Toutefois, il est prévu à très bref délai de régionaliser également cette compétence résiduaire purement administrative.

Les administrations et services suivants sont régionalisés au département des Travaux publics :

- l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire;
- l'Administration du Logement;
- l'Administration des Travaux subsidiés;
- le Plan vert (partiellement);
- le Service des Barrages (partiellement);
- le Service central d'Etudes des Polders;
- la Commission nationale d'Aménagement du Territoire;
- les institutions parastatales suivantes : Société nationale du logement, Société nationale Terrienne, Institut national du logement.

Pour les administrations « Urbanisme et Aménagement du Territoire », « Logement » et « Travaux subsidiés », il s'agit d'un total de 965 agents.

Au Service des Barrages, il s'agit de 102 agents.

Au Service central d'Etudes des Polders, il s'agit de 11 agents.

La régionalisation des trois administrations susmentionnées entraîne en même temps une régionalisation partielle des services administratifs généraux.

Le problème de la répartition par région ne connaît pas encore de solution en ce moment et est encore en discussion à la commission interministérielle créée auprès des services du Premier ministre.

En ce qui concerne le transfert du personnel de l'intercommunale E3 vers le Fonds des routes, un projet de loi a été soumis au Conseil des ministres et le gouvernement va prochainement prendre position à ce sujet.

Ce projet de loi prévoit le maintien du supplément de traitement de 10 % aussi longtemps que l'intercommunale E3 continuera de fonctionner.

op het stuk van de klassering van landschappen waarop werken, hetzij gepland, hetzij in uitvoering zijn, inzonderheid wanneer de onteigeningen reeds begonnen zijn.

Opgemerkt wordt dat de verbindingen tussen industriewegen en rijkswegen praktisch nooit tot stand komen, sinds die op de gewestbegroting en niet langer op de rijksbegroting moeten worden aangerekend.

De Minister stelt in deze aangelegenheden de volgende procedure voor : op verzoek van een gewest, kan Openbare Werken een dergelijke aansluiting op het rijkswegennet in overweging nemen en ze realiseren, hetzij door ze rechtstreeks aan te rekenen op de gewestbegroting, hetzij door ze aan te rekenen op een welbepaald krediet van het Wegenfonds, dat terugvorderbaar is op de betrokken gewestbegroting.

Personeelskwesties die eveneens rechtstreeks verband houden met de gewestvorming, werden te berde gebracht.

Hoeveel personeel dat vroeger toebehoorde aan het departement van Openbare Werken zal er overgeheveld worden bij de gewestvorming ?

Welk zal de verdeling zijn per regio ?

Hoever staat het met het wetsontwerp dat de overheveling van het personeel van de E3 naar het Wegenfonds moet regelen ? Zal dit personeel de huidige voordelen, ondermeer de bijkomende 10 %, behouden, zo ja, hoelang ?

Thans ressorteert het personeel van de geregionaliseerde administratie van Openbare Werken administratief nog onder de Minister van Openbare Werken. De regionalisering van die resterende louter administratieve bevoegdheid wordt echter op zeer korte termijn in uitzicht gesteld.

Bij het departement van Openbare Werken zijn de volgende administraties en diensten geregionaliseerd :

- het Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening;
- het Bestuur van de Huisvesting;
- het Bestuur van de Gesubsidieerde Werken;
- het Groen Plan (gedeeltelijk);
- de Dienst der Stuwdammen (gedeeltelijk);
- de Centrale Studiedienst van de Polders;
- de Nationale Commissie voor de Ruimtelijke Ordening;
- de volgende parastatale instellingen : Nationale Maatschappij voor de Huisvesting, Nationale Landmaatschappij, Nationaal Instituut voor de Huisvesting.

Voor de besturen « Stedebouw en Ruimtelijke Ordening », « Huisvesting » en « Gesubsidieerde Werken » gaat het om een totaal van 965 personeelsleden.

Bij de Dienst van de Stuwdammen gaat het om 102 personeelsleden.

Bij de Centrale Studiedienst van de Polders om 11 personeelsleden.

Door de regionalisering van de drie bovengenoemde besturen zullen tevens de algemene administratieve diensten gedeeltelijk worden geregionaliseerd.

Het vraagstuk van de verdeling over de gewesten is nog niet opgelost; het wordt thans besproken in de interministeriële commissie die bij de diensten van de Eerste Minister is ingesteld.

Inzake de overgang van het personeel van de Intercommunale E3 naar het Wegenfonds werd aan de Ministerraad een wetsontwerp voorgelegd. De Regering zal eerlang haar standpunt dienaangaande bepalen.

Zolang de Intercommunale E3 blijft werken, wordt volgens dat ontwerp niet geraakt aan de weddetoeslag van 10 %.

2. Personnel

Dans le cadre définitif du ministère des Travaux publics, il y a environ 1 600 places vacantes et tout a été demandé au secrétariat permanent de recrutement.

Par ailleurs, un plan de recrutement pour 571 emplois a été approuvé le 11 janvier 1980 par le Conseil des ministres.

Le S. P. R. a été invité à procéder d'urgence au recrutement de 450 manœuvres. Pour les 121 emplois restants, le S. P. R. sera contacté dès que la répartition linguistique des emplois sera établie.

Fin 1978, la mise au travail des chômeurs concernait 453 agents sans compter les cadres spéciaux temporaires. Fin 1979, cette mise au travail des chômeurs concernait 781 agents, toujours à l'exclusion des cadres spéciaux temporaires.

En janvier 1979, les stagiaires étaient au nombre de 190; en janvier 1980, ils étaient 172. En ce qui concerne l'Office de la Navigation, le Ministre a été avisé en date du 10 septembre 1979 qu'aucun recrutement ne devait être envisagé en ce qui le concerne.

Quant aux mesures de sécurité aux barrages à manœuvre manuelle, les barrages concernés, qui ne sont pas encore munis de dispositifs de sécurité, en seront bientôt équipés; ces équipements sont mis en adjudication par l'Office de la Navigation et la remise des offres est fixée au 6 mars 1980.

3. Bâtiments

La politique de la Régie des bâtiments tient également compte de la régionalisation en cours.

Néanmoins se justifient encore d'importantes locations à Bruxelles, et ce malgré la volonté maintes fois réaffirmée de donner la préférence aux acquisitions et surtout aux constructions. Il est certain que Bruxelles sera, à moyen terme, désengorgé et que des services feront l'objet d'un transfert progressif vers les régions.

Etant donné qu'il serait impensable d'envisager un transfert brusque et massif, la Régie des bâtiments pourra prendre ses dispositions en temps utile. Il n'est toutefois pas possible de prendre les devants aussi longtemps que les régions ne se sont pas prononcées sur les lieux d'implantation retenus en vue d'y établir les administrations régionales.

La future répartition régionale est tout aussi impossible à établir. Quant à la répartition régionale actuelle des surfaces occupées par les bâtiments et gérés par la Régie, elle se présente approximativement comme suit : un quart pour la Wallonie, un tiers pour la région flamande et le solde à Bruxelles.

Il convient de noter que ces chiffres résultent de l'addition de surfaces totalement disparates : des mètres carrés de hangars n'ont aucune commune mesure avec des mètres carrés de bureaux de standing.

4. Procédures

a) Expropriations

La règle en matière d'expropriations est, qu'avant de procéder à une adjudication, on s'assure de la disponibilité de toutes les parcelles. L'indisponibilité peut en effet entraîner retards et décomptes pour indemnisation.

2. Personeel

In de definitieve personeelsformatie van het Ministerie van Openbare Werken zijn ongeveer 1 600 plaatsen vacant. De nodige aanvraag werd ingediend bij het Vast Wervingssecretariaat.

Verder heeft de Ministerraad op 11 januari 1980 een plan goedgekeurd om te voorzien in 571 betrekkingen.

Aan het V. W. S. werd gevraagd om dringend 450 handlangers aan te werven. Voor de 121 overblijvende betrekkingen zal met het V. W. S. contact worden opgenomen zodra de verdeling van de betrekkingen over de taalrollen is vastgelegd.

Einde 1978 waren 453 werklozen als personeelslid tewerkgesteld, zonder het bijzonder tijdelijk kader mee te tellen. Einde 1979 waren er 781 werklozen, met uitsluiting van het bijzonder tijdelijk kader, tewerkgesteld.

In januari 1979 waren er 190 stagiaires, in januari 1980 172. Inzake de Dienst van de Scheepvaart werd op 10 september aan de Minister medegedeeld dat daar niemand voor zijn rekening moest worden aangeworven.

Bij de stuwen met handbediening zullen veiligheidsinrichtingen worden aangebracht waar die nog niet voorhanden zijn; die installaties zullen worden aanbesteed door de Dienst van de Scheepvaart en de offertes moeten op 6 maart 1980 worden ingediend.

3. Gebouwen

In het beleid van de Regie der Gebouwen wordt eveneens rekening gehouden met de aan de gang zijnde regionalisering.

Nochtans is het nog steeds gewettigd in Brussel grote oppervlakten te huren, hoewel herhaaldelijk is onderstreept dat de voorkeur ging naar aankoop en vooral naar zelf bouwen. Het staat vast dat Brussel op middellange termijn heel wat afvloeiingen zal kennen en dat tal van diensten geleidelijk aan naar de gewesten zullen verhuizen.

Aangezien een plotselinge en massale verhuizing ondenkbaar is, kan de Regie der Gebouwen te gelegener tijd haar schikkingen treffen. Het is echter niet mogelijk daar nu reeds mee te starten zolang de gewesten niet hebben beslist waar ze hun diensten zullen vestigen.

De toekomstige gewestelijke spreiding kan evenmin worden bepaald. De huidige gewestelijke spreiding van de bezette oppervlakte van de gebouwen die door de Regie worden beheerd, ziet er globaal genomen uit als volgt : één vierde voor Wallonië, één derde voor Vlaanderen en het resterende deel voor Brussel.

Die cijfers zijn het resultaat van een optelling van totaal uiteenlopende soorten oppervlakten : één vierkante meter opslagruimte heeft niets gemeen met één vierkante meter luxekantoorruimte.

4. Procedures

a) Onteigeningen

De regel inzake onteigeningen is dat men, alvorens tot een aanbesteding over te gaan, zich ervan vergewist dat alle percelen beschikbaar zijn. Onbeschikbaarheid kan immers verwijlinteressen en vergoedingen ten gevolge hebben.

Selon une circulaire du 15 octobre 1973, les plans des expropriations devraient être établis au deuxième trimestre de l'année précédant celle prévue pour l'adjudication. Le strict respect de cette procédure causerait de réelles difficultés et, en pratique, on se base sur les prévisions des comités d'acquisition d'immeubles (C. A. I.) (promesse formelle du C. A. I. que les terrains manquants seront disponibles dans un délai déterminé, délai tombant dans celui d'approbation de l'adjudication).

La notification à l'adjudicataire (seul acte engageant l'Etat à son égard) n'est réalisée qu'après que toutes les emprises sont disponibles.

En procédant de la sorte, il faut admettre que des retards et donc des indemnisations puissent se produire. Cette manière de procéder permet toutefois de réduire l'immobilisation inutile de la majorité des emprises et des chantiers : le résultat est dans l'ensemble largement positif.

Plusieurs mois s'écoulent en effet entre le moment de la mise en adjudication et le début des travaux. Ce délai est nécessaire à la publication des documents d'adjudication, à l'examen des soumissions et à la notification de l'offre.

Le fait de mener pendant ce délai les deux procédures simultanément et non successivement permet une importante économie au niveau des intérêts, non seulement sur les montants nécessaires aux expropriations mais sur l'ensemble des sommes déjà engagées pour l'ouvrage considéré, qu'il s'agisse d'expropriations antérieures, de travaux antérieurs, etc.

D'autres réductions de délai et donc de coût sont encore possibles dans ce domaine des expropriations.

A l'heure actuelle, conformément aux directives données par l'Administration du Budget, l'estimation du coût des expropriations est fournie par les comités d'acquisition.

Ceux-ci, actuellement surchargés, ne peuvent fournir cette estimation que dans des délais généralement fort longs (souvent supérieurs à 3 mois).

Le Ministre intervient donc auprès de son collègue du Budget afin que les services du département des Travaux publics soient autorisés, comme par le passé, à établir eux-mêmes les estimations des expropriations, ce qui n'est pas encore admis par l'Inspection des Finances.

b) *Coordination et concertation*

Un membre a souhaité qu'une collaboration toujours plus étroite s'établisse entre les services du département des Travaux publics et ceux des communes et a constaté que, si une amélioration sensible dans ce domaine s'est produite ces dernières années, les fonctionnaires de l'Etat ont encore trop tendance à travailler en vase clos.

Le Ministre partage entièrement le souhait de voir se développer une collaboration toujours plus grande entre les services des Travaux publics et ceux des communes.

Un des grands axes de la politique du Ministre est d'ailleurs d'avoir mis l'accent sur la nécessité de réaliser une concertation toujours plus large en vue de l'établissement des projets tant routiers qu'hydrauliques ou de bâtiments.

C'est la raison pour laquelle les fonctionnaires du département ont été invités à prendre des contacts toujours plus fréquents avec les communes afin de recueillir l'avis des populations par le biais des mandataires communaux.

Sans que l'on puisse généraliser, on doit en effet constater que des problèmes se posent parfois dans le domaine de la coordination entre les travaux de voirie et ceux des équipements d'utilité publique.

Volgens een circulaire de dato 15 oktober 1973 zouden de onteigeningsplannen moeten opgemaakt worden in de loop van het tweede kwartaal van het jaar vóór het jaar van aanbesteding. Strikte naleving van die procedure zou zware moeilijkheden tot gevolg hebben en in de praktijk gaat men voort op de vooruitzichten van de Comités voor aankoop van onroerende goederen (formele belofte van het comité dat de ontbrekende gronden beschikbaar zullen zijn binnen een welbepaalde termijn die valt binnen de termijn voor de keuring van de aanbesteding).

De betekening (de enige handeling die de Staat ten opzichte van de inschrijver bindt) aan de inschrijver gebeurt pas wanneer alle in bezit genomen gronden beschikbaar zijn.

Zulks kan leiden tot vertraging en bijgevolg ook tot vergoedingen, maar het maakt het ook mogelijk overbodige immobilisering van het grootste deel van de in bezit genomen gronden en van de aan de gang zijnde werken te beperken. Het resultaat is bijgevolg in zijn geheel genomen ruim positief.

Het is immers zo dat tussen het ogenblik waarop de aanbesteding wordt bekendgemaakt en de aanvang der werken, vele maanden verlopen. Deze periode is nodig enerzijds voor de publikatie van de aanbestedingsstukken, anderzijds voor het onderzoek van de inschrijvingen en voor de termijn voorzien voor de betekening van de offerte.

Door de twee procedures in die periode tegelijk en niet na elkaar te volgen kan veel worden bespaard, omdat er minder rente wordt betaald op de bedragen voor de onteigeningen, en trouwens op alle reeds voor het werk vastliggende bedragen, zowel voor vroegere onteigeningen, vroegere werken, enz.

In verband met onteigening zijn er nog andere verkortingen van de termijnen en bijgevolg drukking van de kosten mogelijk.

Overeenkomstig de richtlijnen van het Bestuur van de Begroting worden de kosten van onteigening thans door de aankoopcomité's geraamd.

Daar die comité's voor het ogenblik overbelast zijn, kunnen ze de ramingen pas na een vrij lange periode verstrekken.

De Minister dringt er bij zijn collega van Begroting dan ook op aan dat de diensten van het departement van Openbare Werken zoals voorheen zelf de ramingen inzake onteigeningen mogen opmaken, wat nog niet wordt aanvaard door de Inspectie van Financiën.

b) *Coördinatie en overleg*

Een lid spreekt de wens uit dat de diensten van Openbare Werken en die van de gemeenten steeds nauwer gaan samenwerken. Hij heeft vastgesteld dat de Rijkambtenaren zich nog al te veel in hun ivoren toren opsluiten, hoewel de jongste jaren terzake een gevoelige verbetering merkbaar is.

De Minister staat volledig achter de wens om een steeds grotere samenwerking te zien groeien tussen de diensten van Openbare Werken en die van de gemeenten.

Een van de grote beleidslijnen van de Minister is trouwens het overleg voortdurend te verruimen met het oog op de uitvoering van plannen inzake wegeaanleg, waterwerken en gebouwen.

Daarom heeft hij aan de ambtenaren van zijn departement gevraagd steeds vaker contact op te nemen met de gemeenten om langs de gemeentelijke mandatarissen om het advies van de bevolking in te winnen.

Zonder te veralgemenen moet men immers inzien dat er soms problemen zijn inzake de coördinatie tussen wegenwerken en werken voor nutsvoorzieningen.

Lors de l'aménagement des routes nationales selon un tracé complètement neuf, les contacts nécessaires sont pris entre les compagnies de conduites d'utilité publique et l'entrepreneur qui exécute les travaux pour le compte du département. Dans ces cas-ci, il n'y a, la plupart du temps, aucune difficulté.

Des problèmes peuvent cependant surgir lorsque les travaux doivent avoir lieu à l'intérieur des agglomérations de communes ou villes et/ou le long de routes bordées d'habitations.

La plupart du temps, la cause des difficultés ne réside pas dans la coordination en tant que telle, mais bien dans la complexité et le nombre d'équipements d'utilité publique qui appartiennent aux différentes sociétés. La création de commissions de concertation paraît dès lors une idée utile.

Les villes et les communes étant impliquées, il semble préférable que les commissions de concertation soient créées à leur initiative. Les services du département prêteront le cas échéant leur collaboration à ces structures de concertation.

5. Réseau routier

a) Routes et autoroutes

Le Ministre attire l'attention sur le tableau D, dont il résulte qu'en 1971, le programme routier occupait 58 % de l'ensemble, alors qu'il ne représente plus que 47 % en 1980 (voir tableau E).

En valeur relative, la part du secteur routier diminue. La croissance de 1971 à 1980 a été de 44 %, alors que le programme total augmentait de 78 %. En scindant les crédits entre les routes et les autoroutes, il apparaît du tableau G que, de 1976 à 1980, les routes virent les montants qui leur sont alloués, croître de 58 %, tandis que ceux des autoroutes diminuent de 3 %.

En ce qui concerne les dépenses d'entretien liées à la qualité de notre réseau, on remarque que celles relatives à l'entretien des routes et autoroutes ont augmenté de 1972 à 1980 de 511 %; le programme d'investissement routier a connu, pour cette période, une augmentation de 32 %.

Lors de l'examen des crédits, indépendamment du secteur débudgétisé (Intercommunales), il y a lieu de comparer surtout les articles suivants :

- 533.01 Autoroutes,
- 533.01 Routes,
- 533.01 Pistes cyclables,
- 533.06 Programme complémentaire.

Le calcul de ces montants donne lieu au tableau comparatifs suivant (en millions de F);

	1979	1980
Autoroutes	5 565	4 320
Routes, pistes cyclables et programme complémentaire ...	13 113	15 942

Il ressort de ceci qu'il y a eu une diminution de crédits d'environ 1,2 milliard pour les autoroutes par rapport à une augmentation de crédits de 2,8 milliards pour les routes ordinaires.

Il est évident que la réorientation d'une politique routière ne peut se faire concrètement à court terme, mais exige un certain nombre d'années.

Il ne faut également pas perdre de vue la nécessité d'une continuité dans les investissements, en vue d'une rentabilisation aussi rapide que possible des investissements réalisés.

Wanneer rijkswegen worden aangelegd volgens een volkomen nieuw tracé worden de nodige contacten gelegd tussen de maatschappijen die leidingen voor nutsvoorzieningen aanleggen en de aannemer die de werken voor rekening van het departement uitvoert. Meestal zijn er dan geen moeilijkheden.

Problemen kunnen echter wel rijzen wanneer de werken dienen te gebeuren binnen de agglomeraties van gemeenten of steden en/of langs dichtbebouwde wegen.

Meestal is de oorzaak van de moeilijkheden niet te zoeken bij de coördinatie als dusdanig, doch wel in de complexiteit en het aantal der nutsvoorzieningen die onder verschillende maatschappijen ressorteren. Het oprichten van overlegcommissies lijkt dan ook een nuttig idee.

Gezien de betrokkenheid van de gemeenten en steden lijkt het eerder aangewezen dat de overlegcommissies op hun initiatief worden opgericht. De diensten van het departement zullen uiteraard graag hun eventuele medewerking verlenen aan deze overlegstructuren.

5. Wegennet

a) Wegen en autowegen

De Minister vestigt de aandacht op tabel D waaruit blijkt dat het wegenprogramma in 1971 58 % van de totale kredieten omvatte, terwijl dat aandeel in 1980 nog slechts 47 % bedraagt (zie tabel E).

In relatieve waarde vermindert het aandeel van de wegen. Van 1971 tot 1980 groeide dat aandeel met 44 %, terwijl het totale programma steeg met 78 %. Splitst men de kredieten uit tussen de wegen en autowegen, dan blijkt uit de tabel E dat de wegenkredieten tussen 1976 en 1980 met 58 % stijgen, terwijl die voor de autowegen met 3 % afnemen.

Inzake de onderhoudsuitgaven die verband houden met de kwaliteit van ons wegnnet, merkt men op dat die m.b.t. het onderhoud van de wegen en autowegen van 1972 tot 1980 met 511 % gestegen zijn; over datzelfde tijdvak gaven de kredieten, uitgetrokken op het programma voor wegeninvesteringen, een stijging met 32 % te zien.

Bij de bespreking van de kredieten dient men, ongeacht de niet in de begroting opgenomen sector (Intercommunale verenigingen) vooral de volgende artikelen onderling te vergelijken :

- 533.01 Autosnelwegen,
- 533.01 Wegen,
- 533.01 Fietspaden,
- 533.06 Bijkomend programma.

De berekening van deze bedragen geeft aanleiding tot de volgende vergelijkende tabel :

	1979	1980
Autosnelwegen	5 565	4 320
Wegen, fietspaden en bijkomend programma	13 113	15 942

Hieruit blijkt dat er een kredietvermindering van ongeveer 1,2 miljard is geweest voor de autosnelwegen t.o.v. een kredietverhoging van 2,8 miljard voor de gewone wegen.

Het ombuigen van een wegenbeleid kan interaard niet gebeuren op korte termijn, maar vergt een aantal jaren.

De noodzakelijkheid van een continuïteit in de gedane investeringen, waarnaar andere sprekers verwezen hebben, met het oog op het zo spoedig mogelijk rentabiliseren van die gedane investeringen, mag evenmin uit het oog verloren worden.

Il est également utile de mentionner qu'un certain nombre d'investissements importants doivent avoir lieu pour l'infrastructure prévue dans le P. I. P. (E9 - E40).

Il s'agit donc d'attendre une optimalisation de la politique de demain et de celle d'hier.

Aucun pays ne dispose d'un réseau soumis à un trafic aussi intense qu'en Belgique. Le Ministre attire également l'attention sur le fait que le réseau routier de l'Etat ne constitue qu'une faible partie du réseau global. Les voiries communales et provinciales ne sont pas aussi importantes que celles de l'Etat mais les détériorations y sont plus fréquentes. Les provinces et les communes ne disposent également pas de tout l'arsenal technique que peut utiliser le département des Travaux publics.

Une question a été posée sur l'utilisation du phosphogypse qui a fait l'objet d'essais au centre de recherches routières.

On a pu établir que le tassement de ce matériau n'est toujours pas terminé après deux ans. En outre, un danger non négligeable de contamination de la nappe phréatique est apparu. Des recherches entreprises, il ressort à l'heure actuelle que l'on n'a pas encore pu trouver d'application industriellement valable de ce matériau dans le cadre des travaux routiers.

L'hiver particulièrement rigoureux de 1978-1979 a amené à prendre des dispositions destinées à renouveler une partie du matériel des régions et à doter celles-ci du matériel supplémentaire jugé nécessaire.

Il convient toutefois que l'Etat ne réalise pas des investissements inconsidérés, notamment en cette matière.

Il ne serait en effet pas de bonne gestion que l'Administration des routes s'équipe en matériel et en personnel pour pouvoir répondre à une situation hivernale qui ne se présenterait que tous les 10 ou 15 ans.

C'est la raison pour laquelle le Ministre a préconisé de recourir à la passation de marchés différés avec des firmes privées, ce qui permet à l'administration de recourir très rapidement aux services de ces firmes en cas de nécessité.

Ce système permettra d'obtenir dorénavant une efficacité accrue pour le service d'hiver sans alourdir de manière inutile le budget de l'Etat.

En raison du trafic toujours plus intense, les transports en commun éprouvent davantage de difficultés dans la traversée des grands centres.

Afin de faciliter ce trafic, les compagnies intéressées demandent régulièrement à obtenir aux endroits les plus difficiles des bandes de circulation libres pour trams et bus.

En ce qui concerne les routes nationales dans les grands centres dont la gestion est assurée par le Département, ces demandes sont toujours examinées avec bienveillance.

Il s'agit alors chaque fois de trouver une solution dans l'intérêt général et dans l'esprit de complémentarité des deux systèmes de transport.

Dans la pratique, il est tenu compte de divers facteurs tels que les largeurs disponibles, les intensités de trafic, les fréquences des transports publics, les avis des communes intéressées, les circonstances locales, etc...

On prévoit parfois aux environs de carrefours à circulation intense des bandes de circulation réservées aux trams ou aux bus.

En ce qui concerne les intercommunales, il y a lieu tout d'abord de faire remarquer qu'un crédit global est accordé par intercommunale et ce en fonction du budget total du département.

La destination du crédit accordé est décidée par le Conseil d'administration en fonction des possibilités de réalisation des projets (état des expropriations, projets...).

Er zij ook op gewezen dat de in het P. I. P. geplande infrastructuur een aantal grote investeringen (E9 - E40) behelsde.

Het komt er dus op aan het vroegere beleid en dat van de toekomst zo efficiënt mogelijk te maken.

Het is immers zo dat het verkeer over de weg in geen enkel land zo druk is als in België. Ten slotte vestigt de Minister de aandacht op het feit dat de rijkswegen maar een klein gedeelte van het totale net beslaan. De gemeentewegen en de provinciewegen zijn niet zo belangrijk als de rijkswegen, maar ze worden meer beschadigd. De provincies en de gemeenten beschikken ook niet over het hele technische arsenaal dat het Departement van Openbare Werken kan gebruiken.

Er wordt een vraag gesteld in verband met de aanwending van fosforgips waarmee proeven zijn genomen in het Opzoekingscentrum voor Wegenbouw.

Vastgesteld werd dat dit materiaal na twee jaar nog altijd zittingen blijft vertonen. Bovendien is gebleken dat ernstig gevaar bestaat voor besmetting van het grondwater. Tot nog toe heeft men voor dat materiaal nog geen degelijke industriële toepassing kunnen vinden inzake wegenwerken.

Ten gevolge van de buitengewoon strenge winter van 1978-1979 werd het nodige gedaan om het materieel van de regioën gedeeltelijk te vernieuwen en de regioën ook het nodig geachte aanvullende materieel te leveren.

Meer bepaald op dat vlak mag de Staat nochtans geen ondoordachte investeringen doen.

Het zou immers niet van gezond beheer getuigen mocht het Bestuur van de Wegen zich voorzien van materieel en personeel om het hoofd te kunnen bieden aan winterweer dat wij maar om de 10 of 15 jaar kennen.

Daarom heeft de Minister zich voorstander getoond van uitgestelde opdrachten met particuliere firma's, waardoor het Bestuur zeer snel op de diensten van die firma's een beroep zou kunnen doen, mocht de noodzaak zich voordoen.

Zodoende zal men de winterdienst efficiënter kunnen regelen zonder de rijksbegroting nodeloos te belasten.

Het openbaar vervoer in de grote centra ondervindt steeds meer hinder van het drukke verkeer.

Om dat verkeer te vergemakkelijken, vragen de betrokken maatschappijen geregeld om vrije stroken voor trams en bussen op de moeilijkste plaatsen.

Voor de rijkswegen in de grote centra die door het Departement worden beheerd, worden die aanvragen altijd degelijk onderzocht.

Er moet dan telkens worden gestreefd naar een oplossing in het algemeen belang en met het doel dat de twee types van vervoer elkaar aanvullen.

In de praktijk wordt rekening gehouden met diverse factoren zoals de beschikbare breedte, de verkeersdruk, de frekwentie van het openbaar vervoer, het advies van de betrokken gemeenten, de plaatselijke omstandigheden enz...

Soms zorgt men voor vrije stroken voor trams of bussen in de omgeving van drukke kruispunten.

De intercommunale verenigingen krijgen eerst elk een totaal krediet, rekening houdend met de algemene begroting van het Departement.

De raad van beheer beslist over de bestemming van het toegestane krediet, naar gelang van de mogelijkheden om de plannen uit te voeren (stand van de onteigeningen, plannen...).

Il est évident que les crédits étaient, au cours de la période qui a suivi la création, supérieurs à ce qu'ils sont actuellement.

Les crédits consacrés par le Fonds des routes à la modernisation du réseau ordinaire semblent plus importants en Brabant wallon qu'en Brabant flamand.

Il convient toutefois de ne pas perdre de vue que les travaux routiers de l'Etat ne sont pas uniquement financés par le Fonds des routes, mais également par les intercommunales.

La situation est inversée si l'on tient compte des budgets des intercommunales B1 et E5.

En ce qui concerne les problèmes des voiries communales à propos de l'intensité du trafic, il convient de faire remarquer qu'une reprise de la voirie dans le réseau routier de l'Etat est possible à l'initiative des administrations communales ou de l'administration provinciale intéressées.

De telles demandes sont examinées par les services du département sur base de comptages de trafic, d'études techniques sur le trafic, etc...

Lorsqu'il ressort de celles-ci que ce trafic n'est pas en majorité local, la voirie peut être reprise.

La province peut également prendre ici des initiatives.

b) Pistes cyclables, trottoirs et zones de stationnement

La volonté du Ministre est de réaliser au plus tôt un réseau national de pistes cyclables cohérent et maillé, comparable au réseau des routes de l'Etat.

Il avait dès lors l'intention de prévoir en 1980 un budget d'un milliard pour les pistes cyclables.

Toutefois, l'expérience en cette matière a montré que la création des pistes cyclables se heurte régulièrement à d'importants problèmes d'expropriations et qu'il serait impossible de réaliser en une année pour un milliard de pistes cyclables.

La nouvelle loi autorisant le Fonds des routes à construire des pistes cyclables sur le domaine des routes communales et provinciales améliorera sensiblement la situation. Il ne faut toutefois pas perdre de vue que cette loi n'entrera vraiment en application que dans quelques mois, étant donné qu'il faut d'abord faire l'inventaire des projets possibles.

C'est donc dans le souci de rester réaliste que le Ministre a pris la décision de porter le budget des pistes cyclables à 700 millions.

Le critère principal du choix entrant en ligne de compte pour la construction d'une piste cyclable est évidemment la présence, décelée par comptages, d'une importante circulation de cyclistes. Un autre critère important est l'existence d'un danger pour les cyclistes dans la situation actuelle.

Enfin le troisième critère est la recherche d'un réseau cyclable continu et cohérent.

Dans cette optique, les services de département ont été invités à prendre contact avec les services voyers des diverses provinces afin de rassembler les projets communaux et provinciaux et d'en faire la synthèse.

Cette étude importante et de grande envergure est en cours.

Le Ministre à l'intention de proposer aux Chambres une modification de la loi du Fonds des routes autorisant celui-ci à construire des trottoirs le long des routes de l'Etat dans les agglomérations. Ces travaux seront, bien entendu, subordonnés à l'accord des communes.

Vanzelfsprekend lagen de kredieten in de periode onmiddellijk na de oprichting hoger dan nu.

Het Wegenfonds schijnt meer kredieten voor de modernisering van het gewone net te besteden in Waals Brabant dan in Vlaams Brabant.

Men mag echter niet uit het oog verliezen dat de door de Staat uitgevoerde wegenwerken niet uitsluitend door het Wegenfonds, maar ook door de intercommunale verenigingen worden gefinancierd.

Houdt men rekening met de begrotingen van de intercommunale verenigingen B1 en E5, dan is de toestand net andersom.

Met betrekking tot de verkeersintensiteit op de gemeentewegen zij erop gewezen dat die wegen op initiatief van de betrokken gemeentebesturen of het provinciebestuur in het rijkswegennet kunnen worden opgenomen.

Dergelijke aanvragen worden door de diensten van het departement onderzocht op grond van verkeerstellingen, verkeerstechnische studies enz.

Blijkt hieruit dat het verkeer niet overwegend lokaal is, dan kan de betrokken weg worden overgenomen.

Ook de provincie kan op dit gebied initiatieven nemen.

b) Fietspaden, voetpaden en parkeerzones

De Minister wenst zo spoedig mogelijk over het gehele land een samenhangend en aaneengesloten fietspadennet te laten aanleggen, dat de vergelijking met het rijkswegennet kan doorstaan.

Daarom had hij zich voorgenomen op de begroting een miljard uit te trekken voor de aanleg van fietspaden in 1980.

De ervaring heeft echter geleerd dat er bij de aanleg van fietspaden geregeld heel wat onteigeningsmoeilijkheden ontstaan en dat het onmogelijk zou zijn in één jaar voor een miljard fietspaden te bouwen.

Nu het Wegenfonds dank zij de nieuwe wet fietspaden mag aanleggen op het domein van de gemeente- en provinciewegen, zal de toestand merkkelijk verbeteren. Men mag echter niet uit het oog verliezen dat die wet feitelijk maar binnen enkele maanden in werking zal treden, aangezien eerst een inventaris van de mogelijke projecten moet worden gemaakt.

De beslissing van de Minister om de begroting voor de fietspaden op 700 miljoen te brengen is dus ingegeven door realiteitszin.

Voor de aanleg van een fietspad is het voornaamste criterium natuurlijk een intens fietsersverkeer, dat aan de hand van verkeerstellingen is vastgesteld. Een ander belangrijk criterium is de aanwezigheid van een gevaar voor de fietsers in de huidige toestand.

Het derde criterium ten slotte is het streven naar een ononderbroken en aaneengesloten fietspadennet.

In dat perspectief werd aan de diensten van het departement opdracht gegeven contact op te nemen met de wegen-diensten van de verschillende provincies om de door de gemeenten en provincies voorgenomen projecten te verzamelen en er een synthese van te maken.

Deze belangrijke en omvangrijke studie is thans aan de gang.

De Minister is van plan aan de Kamers een wijziging van de wet op het Wegenfonds te vragen, waardoor dit laatste zou gemachtigd worden voetpaden aan te leggen langsheen de rijkswegen in de agglomeraties. Voor die werken is natuurlijk de instemming van de betrokken gemeenten vereist.

Quant au problème des concessionnaires, il se présente déjà pour les chaussées proprement dites. Dans ce cas, il existe des prescriptions extrêmement précises qui sont imposées aux concessionnaires, tant pour l'exécution de leurs travaux que pour la remise en état ultérieure de la chaussée. Des prescriptions similaires seront imposées aux concessionnaires pour la remise en état des trottoirs après le placement des conduites. Il est évident qu'avant la construction d'un nouveau trottoir ou le réaménagement d'un trottoir existant, l'administration prendra toutes les dispositions voulues en accord avec les concessionnaires afin de faire réaliser par ceux-ci les travaux éventuels nécessaires aux conduites en évitant, dans toutes les limites du possible, une réouverture du trottoir après son aménagement ou sa construction.

La solution idéale en agglomération consiste à créer, en supplément des chaussées proprement dites, une zone de parage et un trottoir.

Ce principe est d'ailleurs respecté dans la plupart des cas; la nécessité de réserver un emplacement pour le stationnement des véhicules conduit d'ailleurs fréquemment à une diminution de la largeur des chaussées et des trottoirs.

En outre, à l'extérieur des agglomérations, le long des grands axes, l'Etat prévoit régulièrement des zones permettant le stationnement des véhicules et notamment des poids lourds.

De même, dans les régions à caractère touristique, l'Etat prévoit la construction de parkings aux endroits privilégiés (points de vue, monuments, etc.). On peut citer simplement pour mémoire la construction des parkings et autres équipements annexes le long des autoroutes.

Dans la plupart des cas, les travaux de construction de zones de parage le long des routes de l'Etat sont inclus dans les travaux de modernisation de la chaussée proprement dite.

Le tourisme fait partie des matières communautaires.

On ne saurait donc faire prendre en charge par le budget national des parkings dans les centres touristiques, fussent-ils situés aux extrémités des autoroutes.

Il serait temps cependant que le département puisse disposer de l'outil juridique indispensable pour lui permettre de mener une politique raisonnable dans le domaine des parkings, en conjuguant éventuellement les efforts et les possibilités de la Régie des bâtiments et du Fonds des routes.

Les Chambres seront saisies d'un projet de loi en ce sens dans le courant de cette année encore.

c) *Protection contre le bruit*

En ce qui concerne la protection contre le bruit, diverses solutions sont possibles: la création de levées de terres, l'implantation de murs anti-bruit, la mise en place de plantations touffues ou la combinaison de ces diverses mesures.

Lorsque la configuration des lieux le permet, la meilleure solution du point de vue de l'environnement consiste effectivement en la création de levées de terres, garnies de plantations.

Toutefois, lorsqu'on ne dispose pas d'une place suffisante, le recours à des murs anti-bruit constitue une excellente solution du point de vue acoustique.

Il convient cependant dans ce cas d'améliorer l'esthétique du système par l'adjonction de plantations.

Le recours à une simple plantation est peu efficace du point de vue acoustique lorsqu'on sait qu'il faut 100 mètres de forêt touffue pour obtenir une réduction de bruit équivalente à celle fournie par le placement d'une paroi anti-bruit.

Het probleem van de concessiehouders bestaat nu reeds voor de eigenlijke wegen. In dat geval moeten zij immers zeer nauwkeurige bepalingen naleven zowel bij de uitvoering van hun werken als bij de latere herstelling van de weg. Gelijkaardige voorschriften zullen aan de concessiehouders worden opgelegd voor de herstelling van de voetpaden na het plaatsen van leidingen. Het spreekt vanzelf dat de administratieve diensten, vóór de aanleg van een nieuw voetpad of de verbetering van een bestaand voetpad, in overleg met de concessiehouders alle nodige schikkingen zullen nemen om werken die eventueel aan de leidingen moeten worden verricht, eerst te laten uitvoeren en aldus het opnieuw openen van een voetpad na de aanleg of de verbetering ervan zoveel mogelijk te vermijden.

In agglomeraties bestaat de ideale oplossing erin naast de eigenlijke wegen nog een parkeerzone en een voetpad aan te leggen.

Dat principe wordt trouwens in de meeste gevallen nageleefd; doordat ruimte moet worden voorbehouden voor het parkeren van de voertuigen, moet de breedte van de wegen en de voetpaden trouwens vaak worden verminderd.

Bovendien plant de Staat langsheen de grote verkeersaders, buiten de agglomeraties op regelmatige afstanden parkeerszones voor voertuigen en met name voor vrachtwagens.

In de toeristisch belangrijke steden voorziet de Staat tevens in de aanleg van parkeerplaatsen op merkwaardige punten (panorama's, monumenten enz...). Pro memorie kan ook de aanleg worden vermeld van parkeerszones en andere bijhorende uitrusting langsheen de autosnelwegen.

In de meeste gevallen zijn de werken voor de aanleg van parkeerszones langs de rijkswegen inbegrepen in de moderniseringswerken van de wegen zelf.

Toerisme maakt deel uit van de communautaire aangelegenheden.

Bijgevolg kan de nationale begroting niet instaan voor de aanleg van parkeerruimten in de toeristische centra, ook al zijn die gelegen aan het uiteinde van de autosnelwegen.

Toch wordt het tijd dat het departement over de onontbeerlijke juridische middelen kan beschikken om een redelijk beleid op het stuk van de parkeerterreinen te voeren, waarbij de inspanningen en de mogelijkheden van de Regie der Gebouwen en van het Wegenfonds eventueel kunnen worden samengevoegd.

Aan de Kamers zal een wetsontwerp in die zin tijdens het lopende jaar worden voorgelegd.

c) *Bescherming tegen geluidshinder*

In verband met de bescherming tegen geluidshinder zijn verschillende oplossingen mogelijk: er kunnen aarden wallen worden aangelegd, geluiddempende muren worden opgericht, of dichte beplantingen worden aangelegd. Die verschillende maatregelen kunnen worden gecombineerd.

Wanneer de toestand ter plaatse zulks mogelijk maakt, bestaat de beste oplossing op milieugebied er inderdaad in aarden wallen aan te leggen en die te beplanten.

Wanneer men echter niet over voldoende ruimte beschikt, geeft de oplossing van geluiddempende muren uitstekende resultaten tegen geluidshinder.

In dat geval moeten die muren met aanplantingen esthetisch een aantrekkelijker uitzicht krijgen.

Aanplantingen alleen zijn niet erg doeltreffend op akoestisch gebied. Men heeft immers 100 meter dichte bebossing nodig om een geluidsvermindering te bereiken die overeenstemt met die van een geluiddempende muur.

Le département est équipé d'une série d'appareils de mesure dont les résultats sont analysés à l'aide d'un programme informatisé particulier.

Lorsque les résultats font apparaître que le niveau du bruit dépasse un certain seuil à un endroit déterminé, des mesures adéquates sont prises. Chaque fois que c'est possible, des plantations sont envisagées avec l'aide du Plan vert.

d) *Sécurité routière*

L'élargissement d'une route à deux voies pour la porter à quatre voies implique généralement des expropriations qui sont fort coûteuses. Ce n'est que dans des cas exceptionnels que des chaussées à trois voies sont mises en chantier.

L'aménagement des chaussées à trois voies en chaussées en deux voies dans un sens et une voie dans l'autre a été expérimenté en Belgique mais n'a donné aucun résultat satisfaisant.

Le réseau est caractérisé par un habitat très intense le long des routes et par un grand nombre de carrefours; cette solution convient bien davantage à un pays où l'habitat est plus dispersé qu'en Belgique.

Les marquages au sol réalisés au moyen de peinture ont une durée de vie très faible. La cause principale en est l'attaque dont ils font l'objet par les fondants chimiques et l'usure due à la circulation particulièrement intense dans notre pays.

En matière de marquages durables, les services utilisent essentiellement des matériaux thermo-plastiques coulés sur place ou préfabriqués et collés. Ces matériaux ont fait l'objet de nombreux tests et ont des caractéristiques de durabilité et de visibilité très satisfaisantes pour une durée de vie minimum de 3 ans.

En ce qui concerne les indications publicitaires le long des routes de l'Etat qui sont apposées par divers petits commerces, le Ministre rappelle que toute publicité est interdite sur le domaine de l'Etat aussi bien pour les marchands ambulants que pour les commerces fixes.

Il précise également que les échoppes des marchands ambulants sont toujours établies sur le domaine privé.

A la suite du nombre d'accidents sur les autoroutes provoqués par des conducteurs roulant en sens interdit, la Commission spéciale pour la Sécurité routière a ouvert une enquête déjà au début de 1979.

La commission examine en ce moment un projet de circulaire proposant, entre autres, des équipements fluorisants à aménager sur les marquages entre deux directions de roulement aux entrées, des panneaux complémentaires de signalisation ou des marquages au sol avec indicateurs de directions, etc...

Une commission spéciale s'occupe actuellement, sous la direction du département des Communications, de la question du transport de produits dangereux.

Les discussions n'ont pas encore abouti à une solution définitive en raison de la complexité de ces problèmes.

Indépendamment de l'aménagement de la réglementation, les contournements mis en place autour des zones bâties veilleront automatiquement à canaliser la circulation difficile et dangereuse.

La zone portuaire d'Anvers constitue un problème spécial.

La solution à court terme dépend des résultats des discussions relatives au tunnel Kennedy.

Het departement is uitgerust met een reeks meetapparaten waarvan de resultaten aan de hand van een speciaal computerprogramma worden geanalyseerd.

Wanneer uit de resultaten blijkt dat het geluidsniveau op een bepaalde plaats een bepaalde drempel overschrijdt, worden passende maatregelen genomen. Telkens wanneer mogelijk worden aanplantingen met behulp van het Groenplan in overweging genomen.

d) *Wegveiligheid*

De verbreding van een weg met 2 rijstroken tot een met 4 rijstroken gaat in het algemeen gepaard met zeer kostelijke onteigeningen. Alleen in uitzonderlijke gevallen worden wegen met drie rijstroken aangelegd.

Het omvormen van wegen met 3 rijstroken tot wegen met twee rijstroken in de ene richting en één strook in de andere werd in België uitgetest, maar een en ander heeft geen bevredigend resultaat opgeleverd.

Het wegnnet is gekenmerkt door een intense bebouwing langs de wegen en een groot aantal kruispunten. Die oplossing past veel beter in een land waar de woningen veel meer verspreid liggen dan in België.

De met verf uitgevoerde wegmarkeringen zijn niet duurzaam omdat ze enerzijds aangevreten worden door de chemische smeltmiddelen en anderzijds ingevolge het bijzonder drukke verkeer in ons land spoedig afslijten.

Voor duurzame wegmarkeringen gebruiken de diensten van het departement vooral thermo-plastische stoffen die ter plaatse gegoten worden of geprefabriceerd zijn en vervolgens op de weg worden aangebracht. Die stoffen zijn langdurig uitgetest en leveren, inzake duurzaamheid en richtbaarheid, zeer bevredigende resultaten gedurende ten minste 3 jaar.

Wat betreft de reclame die door kleine handelszaken langs de rijksweegen wordt gemaakt, herinnert de Minister eraan dat het zowel de marskramers als de gevestigde handelaars verboden is reclame te maken op het staatsdomein.

Hij preciseert voorts dat de verkoopsstalletjes van de marskramers altijd op het particuliere domein staan.

Ingevolge een aantal ongevallen, op de autowegen veroorzaakt door automobilisten die in de verboden richting rijden, heeft de bijzondere commissie voor verkeersveiligheid reeds in het begin van 1979 een onderzoek ingesteld.

De commissie onderzoekt thans een ontwerp van circulaire waarin o.m. wordt voorgesteld fluoriserende voorzieningen op de markering tussen beide rijrichtingen op de opritten, bijkomende signalisatiepanelen of grondmarkeringen met richtingsaanwijzers enz. aan te brengen.

Een bijzondere commissie onder leiding van het departement van Verkeerswezen houdt zich bezig met het probleem van het vervoer van gevaarlijke producten.

De besprekingen hebben tot nog toe tot geen definitieve beslissing geleid wegens het ingewikkelde karakter van de behandelde problematiek.

Naast de aanpassing van de reglementering zal de aanleg van ringwegen rond de bebouwde zones automatisch tot gevolg hebben dat het moeilijke en gevaarlijke verkeer gekanaliseerd wordt.

Een speciaal probleem vormt het havengebied van Antwerpen.

Op korte termijn is een oplossing afhankelijk van de resultaten van de besprekingen die worden gevoerd betreffende de Kennedytunnel.

A plus long terme, il est évident qu'il n'y a d'autre solution définitive que celle du tunnel du Liefkenshoek. Celui-ci serait équipé de puits distincts pour le transport de produits dangereux.

Les nouvelles dispositions légales contenues dans le code de la route ont entraîné certaines adaptations qui doivent être apportées à la signalisation routière. En raison de l'ampleur de ces aménagements, la date d'entrée en vigueur des nouvelles dispositions a toutefois été reportée à fin 1980 en accord avec le Ministre des Communications.

Le réseau routier belge est, de l'avis général, un modèle en matière d'éclairage. Les rares discontinuités que l'on peut constater à cet égard sur quelques routes ordinaires sont dues soit au changement de statut de la route, soit à une question budgétaire, soit à la détermination d'un ordre de priorité indispensable.

Les services du département étudient une restructuration globale du réseau afin d'éliminer ces anomalies.

e) *Economies d'énergie — éclairage*

On a souvent évoqué les économies d'énergie que permettrait l'extinction de l'éclairage autoroutier.

Le Ministre se réfère à son exposé introductif où il est mentionné que cet éclairage ne représente que 0,27 % de la consommation totale d'énergie électrique, soit 0,05 % de la consommation énergétique globale de la Belgique.

Des études statistiques basées sur les comptages de circulation de 1975 ont montré que l'éclairage des autoroutes permettrait de sauvegarder 46 vies humaines et d'éviter 500 blessés par an; on peut dès lors difficilement parler de gaspillage d'énergie étant donné l'efficacité d'un tel investissement sur le plan humain.

Un membre demande des explications au sujet de l'éclairage d'un certain tronçon. Le Ministre répond que le trafic journalier sur ce tronçon de la RN 21 (4 078 véhicules par jour) est insuffisant étant donné que l'installation d'un éclairage n'est prévu qu'à partir d'un minimum de 6 000 véhicules par jour.

f) *Projets de voirie*

En ce qui concerne l'A8, le début des travaux de la bretelle Hacquegnies est prévu pour le printemps alors que pour la route d'Etat Gent-Valenciennes, le tronçon de Nukerke-contournement de Ronse est prévu pour l'automne 1980.

Pour Hacquegnies-Ronse et pour le ring de Brakel, respectivement, la 4^{me} et la 1^{re} phase sont prévues au budget pour 1980.

Le tunnel sous le Rupel a fait l'objet d'une adjudication-concours en octobre 1971.

La mise en service du tunnel sous le Rupel à Boom est prévue pour le printemps 1982. Le retard des travaux est dû essentiellement aux problèmes résultant de la présence de pierres errantes dans le sous-sol et à l'apparition d'une résurgence dans la partie nord du tunnel construit in-situ.

Il est actuellement impossible d'évaluer le coût global de l'ouvrage. Trop d'inconnues subsistent, notamment l'indemnisation éventuelle, due pour la résurgence à propos de laquelle les responsabilités restent à déterminer.

Op langere termijn is het duidelijk dat de Liefkenshoek-tunnel de enige definitieve oplossing kan zijn. In deze tunnel worden afzonderlijke kokers voorzien voor het vervoer van gevaarlijke produkten.

Ingevolge de nieuwe wetsbepalingen die in het verkeersreglement zijn opgenomen, moeten bepaalde wijzigingen worden aangebracht inzake verkeerstekens. Gelet op de omvang van die wijzigingen werd de datum van inwerking-treding van de nieuwe bepalingen in overleg met de Minister van Verkeerswezen echter verschoven tot eind 1980.

Iedereen is het erover eens dat het Belgische wegennet model staat inzake verlichting. Op enkele zeldzame plaatsen op de gewone wegen is die verlichting niet ononderbroken. Dat is te wijten aan budgettaire redenen, aan het feit dat de weg op de desbetreffende plaats een ander statuut krijgt of aan een kwestie van prioriteit.

De diensten van het departement wijden een onderzoek aan een wederinrichting van het net om die onregelmatigheden weg te werken.

e) *Energiebesparing — verlichting*

Men heeft reeds vaak gesproken van de energie die we zouden kunnen besparen door de wegverlichting te doven.

De Minister verwijst naar zijn inleidende uiteenzetting waarin hij meedeelde dat die verlichting slechts 0,27 % van het totale verbruik van elektrische energie uitmaakt, of 0,05 % van het totale energieverbruik in België.

Statistische studies steunend op de verkeerstellingen van 1975 hebben uitgewezen dat men dank zij de verlichting van de autowegen jaarlijks 46 mensenlevens spaart en 500 gewonden minder telt; men kan dan ook moeilijk gewagen van energievervalsing, gezien het resultaat van een dergelijke investering op het menselijke vlak.

Een lid vraagt uitleg over de verlichting van een bepaald vak. De Minister antwoordt dat het dagelijks verkeersvolume op dit vak van de RW 21 (4 078 voertuigen per dag) immers onvoldoende is aangezien het vereiste minimum volume om een verlichting te plaatsen 6 000 voertuigen per dag is.

f) *Wegenprojecten*

Op de A8 zal het werk aan de invalsweg te Hacquegnies in de loop van de lente worden aangevat. Op de rijksweg Gent-Valenciennes wordt het vak Nukerke - ring rond Ronse verlicht in de herfst van 1980.

Voor Hacquegnies-Ronse en de ring rond Brakel zijn resp. de vierde en de eerste fase van het werk in de begroting voor 1980 voorzien.

De wedstrijd-aanbesteding voor de Rupeltunnel had plaats in oktober 1971.

Het in dienst stellen van de Rupeltunnel te Boom is voorzien in het voorjaar 1982. De vertraging in de werken is in hoofdzaak te wijten aan de problemen gerezen wegens de aanwezigheid van zwerfstenen in de ondergrond en het ontstaan van een welvorming in het noordelijk einde van de in-situ gebouwde tunnel.

Het is thans nog niet mogelijk de totale kostprijs van het kunstwerk te ramen. Dienaangaande blijven er inderdaad nog te veel onbekenden zoals ondermeer de eventuele schadevergoeding wegens de welvorming, waarvan de verantwoordelijkheid nog dient bepaald te worden.

En fonction des données connues, et sans tenir compte de la résurgence, le coût est actuellement estimé à 3,6 milliards de F.

L'autoroute A17 est actuellement en service sur une distance de 16 km à partir de l'autoroute E3.

Les travaux à partir du canal Roeselare-Lys jusqu'à la route d'Etat 70 à Lichtervelde sont adjugés et en cours d'exécution sur une distance d'environ 11 km.

Le tracé de l'A17, tronçon Torhout-Loppem, est arrêté définitivement sur toute sa longueur par suite de la décision de l'Exécutif de la Communauté flamande et de la région flamande en date du 22 octobre 1979.

Pour les années suivantes est prévu le parachèvement continu des 15 km restants jusqu'à l'autoroute E5.

La mise en service peut normalement être prévue pour 1985.

En ce qui concerne la route d'Etat 617, le tronçon Assenede-Kaprijke et le pont au-dessus du canal de dérivation de la Lys sont en cours d'exécution.

La section à partir de la route d'Etat 296 Knokke-Maldegem jusqu'à la route d'Etat 310 a été adjugée à la fin de 1979.

Les deux tronçons restants entre Kaprijke et la route d'Etat 310 à Maldegem sont respectivement prévus pour 1980 et 1981.

La mise en service du trajet complet de la route d'Etat 617 peut donc être prévue pour la fin de 1982 - début de 1983.

Les travaux pour la 1^{re} phase du contournement de Maldegem débiteront encore ce printemps. La 2^{me} phase de ces travaux et le réaménagement du complexe d'accès à l'autoroute E5 à Aalter sont respectivement prévus pour 1981 et 1982. La mise en service est donc attendue pour fin 1983 - début 1984.

En ce qui concerne le ring de Gent, le pont au-dessus du « Brugse Vaart » a déjà été engagé sur les crédits pour 1980. Ensuite, on prévoit pour 1980 l'aménagement de la route sur la berge inférieure entre la route d'Etat 10 Gent-Brugge et la route d'Etat 66 Gent-Drongen. Pour 1981 est prévu l'aménagement entre Melle et l'Ottergemse steenweg, ainsi que le pont au-dessus du « Ringvaart » aux environs de la route d'Etat 10 Gent-Brugge.

Pour la période de 1981 à 1985 on prévoit, à des prix actuels, un crédit total d'environ 800 millions pour achever le ring.

Le tracé de la route d'Etat 772 a été arrêté sur le plan de secteur définitif Roeselare-Tielt par l'arrêté royal du 17 décembre 1979.

Le programme 1980 prévoit pour la liaison de Roeselare à l'autoroute E3 - E5 via Tielt, un montant de 80 millions, destiné au tronçon de la route d'Etat 57 jusqu'à la route provinciale 63.

Lors de la rédaction du plan 1981-1985, il sera également tenu compte du parachèvement continu de cette liaison.

En ce qui concerne le pont « de Rampe » à Oostkamp, il faut rappeler que ce pont a dû être fermé à la circulation automobile en raison du très mauvais état des poutres maîtresses.

Tout a été mis en œuvre afin que la déviation indispensable soit aussi sûre et aussi courte que possible.

La réfection de la superstructure du pont est actuellement en cours.

Op basis van de op het huidig ogenblik gekende elementen wordt — en dit zonder rekening te houden met de welvorming — de kostprijs geraamd op 3,6 miljard F.

De autosnelweg A17 is thans in gebruik over ongeveer 16 km vanaf de autosnelweg E3.

De werken vanaf het kanaal Roeselare-Leie tot aan de Rijksweg 70 te Lichtervelde zijn aanbesteed en in uitvoering over een lengte van ongeveer 11 km.

Het tracé van de A17, vak Torhout-Loppem, werd over de volledige lengte definitief vastgelegd ingevolge de beslissing van de Executieve van de Nederlandse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest de dato 22 oktober 1979.

Voor de volgende jaren wordt de stelselmatige afwerking van de resterende 15 km tot aan de autosnelweg E5 in het vooruitzicht gesteld.

Normaal mag de indienstelling verwacht worden in 1985.

Wat betreft rijksweg 617 zijn het vak Assenede-Kaprijke en de brug over het Afleidingskanaal van de Leie in uitvoering.

Het vak vanaf rijksweg 296 Knokke-Maldegem tot rijksweg 310 werd aanbesteed eind 1979.

De twee resterende vakken tussen Kaprijke en rijksweg 310 te Maldegem zijn respectievelijk gepland in 1980 en 1981.

De Ringsbruikneming van het volledige traject van rijksweg 617 mag bijgevolg verwacht worden tegen eind 1982 - begin 1983.

De werken voor de eerste fase van de randweg te Maldegem zullen nog deze lente aanvangen. De tweede fase van deze werken en de omvorming van de wegaansluiting met de autosnelweg E5 te Aalter zijn respectievelijk voor 1981 en 1982 gepland. De omleiding kan bijgevolg tegen eind 1983 - begin 1984 in gebruik worden genomen.

Wat betreft de omleiding van Gent werd de brug over de Brugse vaart reeds vastgelegd op kredieten voor 1980. Voorts is voor 1980 de aanleg van de weg op de binnenvoer gepland tussen rijksweg 10 Gent-Brugge en rijksweg 66 Gent-Drongen. In 1981 komen het vak tussen Melle en de Ottergemse steenweg, en de brug over de ringvaart in de omgeving van rijksweg 10 Gent-Brugge aan de beurt.

Men denkt dat voor de periode 1981-1985, tegen constante prijzen, een totaalkrediet van zowat 800 miljoen zal nodig zijn om de omleiding te voltooien.

Het tracé van rijksweg 772 werd vastgelegd op het definitieve gewestplan Roeselare-Tielt bij koninklijk besluit op 17 december 1979.

Op het programma 1980 werd voor de verbinding van Roeselare via Tielt naar de autosnelweg E3 - E5 een bedrag van 80 miljoen uitgetrokken voor het vak rijksweg 57 tot de provinciale weg 63.

Bij de opstelling van het Plan 1981-1985 zal ook naar een stelselmatige afwerking van die verbinding worden gestreefd.

In verband met de brug « De Rampe » te Oostkamp zij er aan herinnerd dat de zeer slechte toestand van de hoofdliggers van de brug het niet mogelijk maakt om verder enig autoverkeer op de brug toe te laten.

Alles werd in het werk gesteld om de noodzakelijke omleiding zo veilig en zo kort mogelijk te voorzien.

Thans wordt overgegaan tot de noodzakelijke herstelling van de bovenbouw van de brug.

Il ne sera donc pas construit de nouveau pont à cet endroit étant donné que le nouveau pont doit s'intégrer dans la liaison entre l'autoroute A17 et la Baron Ruzettelaan à Brugge-Oostkust.

Le tracé de cette liaison, tel qu'il figure sur le plan de secteur, ne peut toutefois être réalisé.

Une proposition visant à modifier ce tracé sera présentée à l'exécutif de la Région flamande.

Le tracé de l'autoroute A17, tronçon Torhout-Loppem a été définitivement fixé sur toute sa longueur, par suite de la décision de l'Exécutif de la Communauté néerlandaise et de la Région flamande du 22 octobre 1979.

Pour les années suivantes, on prévoit la continuation de l'achèvement des 15 km restants, jusqu'à l'autoroute E5.

Normalement, on peut s'attendre à sa mise en service en 1985.

Un membre demande un engagement solennel du Ministre sur la réalisation simultanée des autoroutes E9-E40 et une mise en service à la date fixée et propose un amendement (Doc. n° 4-XVI/2-II) car il estime que le contournement de Martelange n'est pas la bonne solution pour résoudre les problèmes de sécurité qui se posent dans la traversée de cette localité.

Il craint également qu'en cas de construction du contournement de Martelange, on ne réalise plus l'autoroute E9 entre Bastogne et Neufchâteau.

Par ailleurs, il estime que le crédit de 500 millions, prévu au programme 1980 de l'Intercommunale pour le viaduc de Prayon, devrait être supprimé au profit du financement de travaux sur les autoroutes E9-E40 proprement dites.

De plus, en ce qui concerne le danger dans la traversée de Martelange, il est d'avis que la création de goulets d'étranglement, l'installation de radars de contrôle de vitesses et la présence quasi constante des gendarmes, devraient permettre de réduire considérablement les vitesses pratiquées par les usagers et donc d'éliminer tout risque d'accidents.

En premier lieu, le Ministre affirme très clairement que les travaux des autoroutes E9 et E40 seront poursuivis simultanément dans l'optique d'une mise en service de l'ensemble des deux itinéraires pour 1985.

Rien ne permet de mettre en doute à l'heure actuelle la possibilité de respecter cette date. D'ailleurs, en 1979, le budget de l'Intercommunale E9-E40 a été engagé à 93 % afin de respecter le planning prévu.

En ce qui concerne le contournement de Martelange, il ne faut pas se borner à prendre en considération la catastrophe de 1969 et oublier les 16 morts et 123 blessés graves survenus depuis lors.

Le Ministre est persuadé que les mesures préconisées (goulots d'étranglement, radars, gendarmes) ne seront pas suffisantes pour réduire définitivement la vitesse et éviter les accidents.

L'expérience a montré, en effet, qu'en cas de configuration dangereuse des lieux, aucune signalisation, aussi sophistiquée soit-elle, ne peut assurer une sécurité complète.

La décision est donc prise et elle est irrévocable : le contournement de Martelange sera réalisé dans le cadre de la modernisation de la Nationale 4. Il serait en effet inconcevable de laisser subsister sans l'améliorer, la section de cet itinéraire qui présente précisément un danger tout à fait exceptionnel.

Er wordt dus op die plaats geen nieuwe brug gebouwd omdat het inderdaad wenselijk is dat de nieuwe brug zou geïntegreerd worden in de verbinding tussen de A17 autosnelweg en de Baron Ruzettelaan te Brugge-Oostkust.

Het tracé van deze verbinding zoals ze voorkomt op het gewestplan is echter niet uitvoerbaar.

Een voorstel tot tracéwijziging zal dan ook worden ingediend bij de Vlaamse Executieve.

Het tracé van de autosnelweg A17, vak Torhout-Loppem, werd over de volledige lengte definitief vastgelegd ingevolge de beslissing van de Executieve van de Nederlandse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest de dato 22 oktober 1979.

Voor de volgende jaren wordt de stelselmatige afwerking van de resterende 15 km tot de autosnelweg E5 in het vooruitzicht gesteld.

Normaal mag de indienststelling tegen 1985 worden verwacht.

Een lid vraagt dat de Minister plechtig belooft de autosnelwegen E9 en E40 gelijktijdig aan te leggen en ze tegen de vastgestelde datum te voltooien. Hij stelt een amendement voor (Struk n° 4-XVI/2-II) omdat de rondweg te Martelange volgens hem niet de goede oplossing is om de problemen inzake veiligheid op te lossen die voor de doortocht van bedoelde gemeente rijzen.

Tevens vreest hij dat de autosnelweg E9 tussen Bastenaken en Neufchâteau niet meer zal worden aangelegd wanneer de randweg te Martelange er komt.

Overigens is hij van oordeel dat het krediet van 500 miljoen, dat op het programma 1980 van de intercommunale voor het viaduct te Prayon is uitgetrokken, zou moeten worden geschrapt en ingezet voor de financiering van werken op de eigenlijke autosnelwegen E9-E40.

In verband met de gevaarlijke doortocht te Martelange is hij voorts van mening dat men met de aanleg van snelheidsbeperkende versmallingen, de installatie van snelheidscontroletoestellen en de vrijwel bestendige aanwezigheid van de Rijkswacht er moet kunnen toe komen de snelheid van de weggebruikers ter plaatse sterk te verminderen en bijgevolg alle gevaar voor ongevallen uit te schakelen.

In de eerste plaats bevestigt de Minister uitdrukkelijk dat de werken aan de autosnelwegen E9 en E40 tegelijkertijd zullen worden voortgezet met het oog op een gelijktijdige ingebruikneming van beide trajecten tegen 1985.

Op het ogenblik is er geen enkele reden om te twijfelen aan de mogelijkheid dat die datum zal worden gehaald. Overigens werd de begroting van de Intercommunale E9-E40 voor 93 % vastgelegd in 1979 om gelijke tred te houden met de planning.

In verband met de randweg te Martelange mag men zich er niet toe beperken alleen te denken aan de ramp van 1969 en daarbij de 16 doden en 123 zwaargewonden vergeten die sedertdien zijn geteld.

De Minister is ervan overtuigd dat de aangeprezen maatregelen (snelheidsbeperkende versmallingen, radarcontroles, Rijkswacht) niet zullen volstaan om de snelheid definitief te drukken en ongevallen te voorkomen.

De ervaring heeft immers geleerd dat op gevaarlijke plaatsen geen enkele bebakening — zelfs niet de meest gesofisticeerde — een volledige veiligheid kan garanderen.

Derhalve is de beslissing gevallen en ze is onheroepelijk : de randweg te Martelange zal worden aangelegd in het kader van de modernisering van Rijksweg 4. Het ware immers ondenkbaar het vak van dat traject, dat werkelijk uitzonderlijk gevaarlijk is, onaangeroerd te laten.

Pour ce qui est du viaduc de Prayon, la position du membre semble au Ministre indéfendable. Alors que toutes les grandes villes de Belgique sont sur le point d'être dotées d'un ring autoroutier et que les études des spécialistes en trafic du département ont omis en évidence la nécessité impérieuse de la liaison entre Beaufays et Cerexhe-Heuseux, l'intervenant soutient que le ring de Liège devrait être remis à une date ultérieure.

Enfin, il faut débiter par les travaux du viaduc « en plein champ » comme dit l'intervenant tant les raisons en sont évidentes au point de vue de la planification.

En conclusion, le Ministre refuse d'accepter un amendement qui modifierait complètement une programmation qu'il estime particulièrement bien équilibrée et conforme à l'esprit du P. I. P.

Les 500 millions prévus au budget de l'Intercommunale E9-E40 en 1980 permettront la mise en adjudication de l'infrastructure du viaduc de Prayon; la superstructure sera engagée en 1981, ce qui permettra un achèvement de l'ouvrage en 1984. Les travaux des deux sections d'autoroutes adjacentes seront programmés en 1982 et 1983, ce qui conduira à des mises en service en 1984-1985.

6. Voies hydrauliques

a) Ports

Plusieurs membres ont exprimé leur préoccupation à propos de la limitation à 80 % des crédits d'investissement en 1979 et 1980 et de l'incidence de cette limitation sur les travaux portuaires subventionnés.

Afin de répondre autant que possible aux aspirations légitimes des administrations portuaires, on s'efforcera de considérer les années 1979 et 1980 comme un ensemble budgétaire, de manière à obtenir un certain équilibre.

En vue de poursuivre la politique portuaire actuelle, il est toutefois indispensable de faire figurer les crédits destinés aux divers ports au cinquième plan économique 1981-1985.

Les crédits demandés par les ports d'Anvers, de Gand et de Zeebrugge s'élèvent respectivement à 42, 16 et 39 milliards, soit environ 100 milliards pour l'ensemble.

La commission nationale de politique portuaire a émis un avis favorable à leur sujet.

Selon certaines rumeurs, l'Algérie ne construirait plus d'usine de liquéfaction de gaz naturel.

L'usine de liquéfaction G. N. L. 2., qui doit produire le gaz naturel destiné à la Belgique, est pratiquement achevée.

Il n'est donc pas question de revoir la politique d'investissement en ce qui concerne cette usine.

Il est exact que des décisions internes relevant de l'Algérie sont actuellement en suspens pour ce qui concerne les extensions, en l'occurrence G. N. L. 3.

Ces décisions peuvent avoir une incidence sur les contrats dont toutes les modalités de financement ne sont pas encore fixées de manière définitive. Tel n'est cependant pas le cas du contrat Sonatrach-Distrigaz, qui est un contrat définitif pour lequel toutes les décisions d'investissement ont été prises et parfois même partiellement exécutées.

Ces faits sont donc sans incidence sur les perspectives en matière d'approvisionnement en gaz de la Belgique par l'Algérie au moyen d'une chaîne G. N. L.

In verband met de viaduct te Prayon vindt de Minister dat de houding van het lid niet te verdedigen is. Hoewel alle grote Belgische steden op het punt staan een ringweg te krijgen en de studies van de verkeersdeskundigen van het departement hebben aangetoond dat de aanleg van de verbinding tussen Beaufays en Cerexhe-Heuseux absoluut noodzakelijk is, houdt het lid staande dat de ringweg te Luik zou moeten worden uitgesteld.

Ten slotte moet aangevangen worden met de werken van het viaduct « in volle veld », zoals spreker zegt, omdat zulks uit het oogpunt van de planning volkomen logisch is.

Tot besluit weigert de Minister een amendement te aanvaarden dat een programmatie die hij uiterst evenwichtig en conform de geest van het P. I. P. acht, volledig overhoop zou gooien.

De 500 miljoen die op de begroting van de Intercommunale E9-E40 in 1980 zijn uitgetrokken, zullen de aanbesteding van de infrastructuur van het viaduct te Prayon mogelijk maken; de bovenbouw zal in 1981 worden aangevat zodat het kunstwerk in 1984 kan worden voltooid. De werken van de twee aanpalende wegvakken zijn gepland voor 1982 en 1983, zodat ze in 1984-1985 in gebruik kunnen worden genomen.

6. Waterwegen

a) Havens

Verscheidene leden hebben hun bezorgdheid uitgedrukt in verband met de beperking van de investeringskredieten tot 80 % in 1979 en 1980, en de weerslag hiervan op de gesubsidieerde havenwerken.

Om aan de gerechtvaardigde verzuchtingen van de havenbesturen zo veel mogelijk tegemoet te komen, zal er naar gestreefd worden de jaren 1979 en 1980 budgettair als één geheel te beschouwen om aldus tot een zeker evenwicht te komen.

Met het oog op de voortzetting van het huidige beleid is het echter onontbeerlijk dat de kredieten voor de onderscheidene havens opgenomen worden in het V^e Economische Plan 1981-1985.

De door de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge gevraagde kredieten bedragen respectievelijk 42, 16 en 39 miljard of ongeveer 100 miljard tezamen.

De Nationale Commissie voor het Havenbeleid heeft hierover een gunstig advies uitgebracht.

Er wordt beweerd dat Algerië geen fabriek meer zou bouwen voor het vloeibaar maken van aardgas.

De vloeibaarmakingsfabriek L. N. G. 2, waardoor het vloeibaar aardgas bestemd voor België geproduceerd wordt, is praktisch voltooid.

Er is dus geen sprake meer van een herziening van de investeringspolitiek inzake deze fabriek.

Het is bekend dat voor de verdere uitbouw, in casu L. N. G. 3., interne Algerijnse beslissingen hangende zijn.

Deze beslissingen kunnen van invloed zijn op contracten waarvoor nog niet alle financieringsmodaliteiten definitief vastliggen. Dit is echter niet het geval voor het contract Sonatrach-Distrigaz, dat een vast afgesloten contract is, waarvoor alle investeringsbeslissingen reeds genomen en soms zelfs gedeeltelijk uitgevoerd zijn.

Deze feiten zijn dus zonder invloed op de vooruitzichten inzake de gasvoorziening van België door Algerië met behulp van een L. N. G.-keten.

Le Ministre confirme également que, jusqu'à présent, les crédits n'ont pas fait défaut pour recevoir le G. N. L. à partir du 1^{er} janvier 1986.

Le planning établi est respecté.

Les travaux au tronçon sud de la jetée se poursuivent depuis le 1^{er} juin 1979, de sorte que les terrains pourront être mis à la disposition de la S. A. Distrigaz à la date prévue, soit le 15 août 1981.

Le Ministre confirme à nouveau qu'aucune décision n'a encore été prise en ce qui concerne l'extension définitive de l'avant-port de Zeebrugge.

Pour des raisons d'ordre technique et budgétaire, on ne pourra cependant tarder longtemps à prendre cette décision.

Quant à la construction d'une darse dans la partie ouest de l'avant-port, aucune décision n'a non plus été prise à ce jour. La Commission nationale de Politique portuaire est chargée d'émettre un avis sur les divers aspects liés à la décision de construire ou non cette darse.

Une comparaison des montants inscrits au budget actuel et au budget précédent permet de constater le quasi-doublement des crédits prévus pour le port de Gand entre 1979 et 1980.

Les crédits prévus pour 1979 ont été engagés intégralement, compte tenu du fait qu'un client fixe et connu entend s'établir sur la Moervaart.

Or, il est un principe qui veut que, lorsqu'il y a un client fixe et connu, tout doit être mis en œuvre pour satisfaire la demande. Il en va de même en ce qui concerne le quatrième bassin sur la rive gauche d'Anvers.

Pour plus de détails au sujet de nos ports nationaux et des ports de plaisance, on se référera à la note de gestion introductive, au budget lui-même et au texte in extenso de la réponse fournie aux questions posées.

Selon les estimations actuelles, la réalisation du programme de dragage 45pieds/43 pieds pour le port d'Anvers et l'abaissement du niveau des accès au port de Zeebrugge exigeront que les crédits de dragage, qui s'élèvent pour l'instant à quelque 2 milliards, soient portés à 3 milliards.

Compte tenu du caractère récurrent de cette dépense dans le budget du département des Travaux publics, le Ministre envisage de créer dans ce secteur une société nationale de dragage.

Une part importante des matières de dragage qui sont retirées de l'Escaut occidental est reversée dans le fleuve. Les points de déversement sont toutefois sélectionnés à l'issue d'une étude approfondie et en fonction d'essais sur maquette. Les matières retirées des seuils des chenaux sont en principe déversées dans les anciens chenaux de flot de manière à améliorer la configuration des courants dans l'Escaut. Les déversements dans le fleuve contribuent en outre à préserver l'équilibre de ce dernier.

En cas d'extraction de sable en mer, un contrôle est effectué par du personnel de surveillance à bord des dragues.

Un autre problème lors du dragage est constitué par le stockage des matières draguées.

Le Ministre est conscient de ce que le stockage des matières draguées par exemple dans le Callemansputte n'est pas la solution idéale. Elle est cependant sûre étant donné qu'une cuve imperméable a été réalisée.

La communauté est confrontée chaque jour au problème des déchets et en particulier celui du limon. Pour cette raison, il a été demandé à tous les départements intéressés (Exécutif flamand, Affaires économiques, Emploi et Tra-

Ook bevestigt de Minister dat er tot nog toe geen gebrek geweest is aan kredieten om de L. N. G. op 1 januari 1986 te ontvangen.

De planning werd gerespecteerd.

Op 1 juni 1979 werden de werken voortgezet aan de Zuidelijke Oostdam, zodat de terreinen ter beschikking kunnen gesteld worden van de N. V. Distrigaz tegen de vooropgestelde datum van 15 augustus 1981.

De Minister bevestigt nogmaals dat er op dit ogenblik nog geen beslissing genomen is omtrent de definitieve uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge.

Deze beslissing mag echter niet lang meer uitblijven om technische en budgettaire redenen.

Ook wat betreft het al dan niet bouwen van het insteekdok in de westelijke voorhaven is nog geen beslissing genomen. De Nationale Commissie voor het Havenbeleid is er mee belast advies uit te brengen omtrent de diverse aspecten van het al dan niet bouwen van het dok.

Uit de cijfers van de huidige en vorige begrotingen zal men kunnen opmaken dat de kredieten voor de haven van Gent in 1979 en 1980 nagenoeg verdubbeld zijn.

In 1979 is voor 100 % vastgelegd, gelet op de vaste gekende klant die zich wil vestigen aan de Moervaart.

Een stelregel is dat wanneer er een gekende en vaste klant is, alles in het werk wordt gesteld om aan de vraag te voldoen. Dit geldt onder andere ook voor het 4^e dok op de Linkeroever te Antwerpen.

Voor meer bijzonderheden omtrent onze nationale havens en ook de jachthavens, verwijst de Minister verder naar zijn inleidende beleidsnota, de begroting zelf en het antwoord in extenso op de gestelde vragen.

De verwezenlijking van het baggerprogramma 45 voet/43 voet voor de haven van Antwerpen en het verdiepen van de toegangen naar de haven van Zeebrugge zal, volgens de huidige ramingen, de kredieten voor het baggeren doen aangroeien van ongeveer 2 miljard nu tot 3 miljard in de toekomst.

Aangezien deze uitgave een constante zal blijven in de begroting van het departement van Openbare Werken, overweegt de Minister voor deze sector de oprichting van een nationale baggermaatschappij.

Een groot gedeelte van de specie die in de Westerschelde wordt gebaggerd, wordt opnieuw in de rivier gestort. De stortplaatsen worden echter gekozen na zorgvuldige studie en op basis van modelproeven. De specie die gebaggerd wordt op de drempels in de vaargeulen, wordt in principe gestort in de oude vloedscharen, zodat in de Schelde een beter stroombeeld ontstaat. Daarenboven draagt het storten in de rivier bij tot het behoud van het evenwicht van de rivier.

Wanneer zand uit zee gebaggerd wordt, wordt een degelijke controle uitgeoefend door het toezichtspersoneel dat zich aan boord van de baggerboten bevindt.

Een ander probleem in verband met het baggeren is het oplaan van de gebaggerde specie.

De Minister is er zich van bewust dat het opslaan van baggerspecie b.v. in de Callemansputte niet de ideale oplossing is. Ze is niettemin veilig omdat eerst een put met ondoordringbare wanden werd gegraven.

Iedere dag wordt de gemeenschap met het probleem van de afval en inzonderheid van de slibafzetting geconfronteerd. Daarom werd aan alle betrokken departementen (Vlaamse deelregering, Economische Zaken, Tewerkstelling

vail, Travaux publics) et à la ville de Gand de constituer un groupe de travail afin de chercher de concert des solutions réalisables.

b) Dignes

Un certain nombre de membres ont donné leur vision sur la politique des digues à mener.

La situation de nos digues bénéficie de l'attention toute particulière du Ministre. Des crédits importants ont été accordés et les moyens légaux en vue d'une intervention efficace ont été prévus.

Cependant, il n'est matériellement et financièrement pas possible de modifier en un tournemain une situation qui perdure depuis plusieurs années.

On s'attaquera également aux digues de la Nèthe dans le cadre du plan Sigma, tant dans le cours inférieur que dans le cours supérieur.

Les travaux progressent logiquement d'aval en amont et sont arrivés jusqu'à Lier. A partir de 1980, sont prévus les travaux en amont de Lier.

Le rehaussement des digues seul ne peut garantir une sécurité efficace contre les inondations.

A cet effet, il faudra entre autres aménager des bassins inondables contrôlés.

Le Ministre a chargé l'administration de présenter dans les plus brefs délais un rapport complet. Celui-ci est attendu pour la fin du mois d'avril.

Le seul moyen de protéger le bassin de l'Escaut maritime contre les tempêtes de la Mer du Nord, comme cela est prévu dans le Plan Delta aux Pays-Bas, est de construire un barrage-tempête à Oosterweel.

L'étude concernant les différents types possibles de vanes est encore en cours. Un rapport définitif est attendu pour la fin de 1980.

Grâce à celui-ci, un choix définitif pourra être fait. La commission sera en tout cas mise au courant des conclusions de l'étude.

En ce qui concerne la défense côtière, on prévoit annuellement 300 à 350 millions pour la partie de La Panne-Blankenberge et ce, dans un programme décennal.

Sur la côte orientale, des travaux d'amélioration de la plage ont déjà été exécutés pour un montant de 2 milliards, dans le cadre des travaux portuaires de Zeebrugge.

c) Canaux

En ce qui concerne l'état d'avancement concernant le Noorderkanaal, les services de département étudient la possibilité d'élargir le canal de dérivation de la Lys entre Schipdonk et Brugge en vue de l'amélioration de l'écoulement direct de débits de crue de la Lys et de l'Escaut supérieur vers la mer. Ces travaux devront garantir la sécurité de Gand et de Bruges contre les inondations. Cet élargissement du canal de dérivation profitera également à la navigation et déchargera la traversée de Bruges pour la navigation.

L'étude est encore en cours.

La partie du canal de dérivation entre Deinze et Schipdonk est portée prioritairement à 1 350 tonnes par le département afin d'améliorer la liaison de Gand avec la Lys et de rentabiliser les crédits déjà investis. Le rythme actuel des travaux et investissements permet d'avancer 1983 comme date finale pour les travaux au canal de dérivation entre Deinze et Schipdonk.

en Arbeid, Openbare Werken), alsmede aan de stad Gent gevraagd een werkgroep te vormen om in onderling overleg naar een realiseerbare oplossing te zoeken.

b) Dijken

Een aantal leden gaven hun zienswijze te kennen in verband met het te voeren dijkenbeleid.

De Minister schenkt heel bijzondere aandacht aan de toestand van onze dijken. Daartoe werden belangrijke kredieten uitgetrokken en in de wet werden middelen bepaald om op doelmatige wijze te kunnen optreden.

Het is materieel en financieel niet mogelijk een sinds jaren aanslepende toestand in een kort tijdsbestek te veranderen.

In het kader van het Sigmaplan zullen ook de Netedijken worden versterkt, zowel in de boven- als in de benedenloop van die rivier.

De werken vorderen logischerwijze stroomafwaarts naar stroomopwaarts en bereiken nu reeds Lier. Vanaf 1980 zullen de werken stroomopwaarts Lier worden aangepakt.

Een verhoging van de dijken volstaat niet voor een doelmatige bescherming tegen overstromingen.

Daartoe zullen o.m. controleerbare overstromingsbekkens moeten worden aangelegd.

De Minister heeft zijn diensten opdracht gegeven zo spoedig mogelijk een volledig verslag voor te leggen. Dat verslag mag tegen einde april worden verwacht.

Het enige middel om het bekken van de Zeeschelde tegen de Noordzeestormen te beschermen zoals in het kader van het Deltaplan in Nederland is de bouw van een stormvloedkering te Oosterweel.

De studie betreffende de verschillende mogelijke soorten afsluitkleppen is nog aan de gang. Een definitief verslag mag tegen eind 1980 worden verwacht.

Op grond van dat verslag zal een definitieve keuze kunnen worden gedaan. De commissie zal in elk geval op de hoogte worden gebracht van de conclusies van die studie.

Wat de kustverdediging betreft zal in het kader van een tienjarig programma jaarlijks 300 à 350 miljoen worden uitgetrokken voor het gedeelte van de kust tussen De Panne en Blankenberge.

Langs de oostkust werden reeds strandverbeteringswerken uitgevoerd voor een bedrag van 2 miljard in het kader van de havenwerken te Zeebrugge.

c) Kanalen

Wat de werken aan het Noorderkanaal betreft bestuderen de diensten van het departement de mogelijkheid om de afleidingsvaart van de Leie tussen Schipdonk en Brugge te verbreden met het oog op een betere directe afvloeiing van de Leie en de Bovenschelde naar zee wanneer het debiet van die rivieren toeneemt. Die werken moeten Gent en Brugge tegen overstromingsgevaar vrijwaren. De verbreding van de afleidingsvaart zal ook de binnenvaart ten goede komen en de doorvaart van Brugge voor de scheepvaart ontlasten.

De desbetreffende studie is nog aan de gang.

Het departement heeft besloten voorrang te geven aan het kalibreren tot 1 350 ton van het gedeelte van de Afleidingsvaart tussen Deinze en Schipdonk om de verbinding van Gent met de Leie te verbeteren en de reeds geïnvesteerde kredieten rendabeler te maken. Met het huidige ritme van de werken en investeringen kan 1983 als einddatum in het vooruitzicht worden gesteld voor de werken aan de afleidingsvaart tussen Deinze en Schipdonk.

d) *Ports de plaisance*

L'extension de l'infrastructure des différents ports de plaisance le long de la côte a débuté, pour chacun d'eux, à une période différente. Si l'on citait des chiffres à partir de l'année 1968, on donnerait une image très imprécise des efforts financiers qui ont été consentis pour remédier aux besoins croissants dans le domaine des sports nautiques, plus particulièrement de la voile.

Port de plaisance de Nieuport :

Travaux accomplis depuis 1963 ...	237 millions de F
Travaux en exécution	35 millions de F

Port de plaisance d'Ostende :

A) Partie sous gestion de l'Etat :

Travaux accomplis depuis 1954 ...	62,5 millions de F
Travaux en exécution	22,5 millions de F

B) Partie sous gestion de la ville d'Ostende :

Investissements	40 millions de F
------------------------	------------------

Port de plaisance de Blankenberge :

Travaux accomplis depuis 1955 ...	116 millions de F
Travaux en exécution	67 millions de F

Port de plaisance de Zeebrugge :

Travaux accomplis	6 millions de F
Travaux en exécution	Nihil

7. Bâtiments

a) *Projets*

Le département des Travaux publics doit choisir un nouveau siège par suite de la décision du Gouvernement d'ériger sur le terrain du Résidence Palace, des nouveaux bâtiments destinés au Conseil des Communautés européennes.

Le Gouvernement a pris la décision d'ériger des bâtiments pour abriter le département des Travaux publics au quartier Nord à Bruxelles.

Le contrat qui a été conclu porte sur un socle tours et une seule tour, la tour Nord. Le bail est conclu pour une durée de 24 ans, prenant cours à l'expiration du délai de 36 mois prévu pour la construction de l'immeuble. Il existe une promesse unilatérale de vente de cet immeuble et une option de location valable jusqu'au 30 août 1981 sur la tour Sud dont il apparaît clairement qu'il pourrait être justifié de la lever.

Cette location se ferait aux mêmes conditions que celle du contrat de location de la tour Nord.

Il est impossible d'estimer le coût pour l'Etat du déménagement du département; il n'est également pas possible d'évaluer les économies qui résulteront du regroupement des divers services.

La C. E. quant à elle se borne à louer, sans coût pour l'Etat belge, le bâtiment que celui-ci mettra à sa disposition pour autant qu'il lui convienne.

d) *Jachthavens*

De uitbreiding van de infrastructuur van de verschillende jachthavens langs de kust startte voor iedere haven op een ander tijdstip. Cijfers vanaf het jaar 1968 zouden een zeer onduidelijk beeld geven van de financiële inspanningen die werden gedaan om de groeiende behoeften op het gebied van de watersport, meer bepaald het zeilen, op te vangen.

Jachthaven Nieuwpoort :

Werken uitgevoerd sinds 1963	237 miljoen F
Werken in uitvoering	35 miljoen F

Jachthaven Oostende :

A) Gedeelte onder Staatsbeheer :

Werken uitgevoerd sinds 1954	62,5 miljoen F
Werken in uitvoering	22,5 miljoen F

B) Gedeelte onder beheer van de Stad Oostende :

Investerings	40 miljoen F
---------------------	--------------

Jachthaven Blankenberge :

Werken uitgevoerd sinds 1955	116 miljoen F
Werken in uitvoering	67 miljoen F

Jachthaven Zeebrugge :

Uitgevoerde werken	6 miljoen F
In uitvoering	Nihil

7. Gebouwen

a) *Ontwerpen*

Voor het Departement van Openbare Werken zijn nieuwe lokalen nodig ingevolge de beslissing van de Regering om op het terrein van het Résidence Palace gebouwen op te richten voor de Raad van de Europese Gemeenschappen.

De Regering heeft beslist gebouwen op te richten om het Departement van Openbare Werken in de Noordwijk te Brussel onder te brengen.

De overeenkomst behelst de sokkel van het torengedouw en één enkele toren, de Noordertoren. De huur is overeengekomen voor een termijn van 24 jaar, die ingaat bij het verstrijken van de termijn van 36 maanden die gepland is voor de oprichting van het gebouw. Er bestaat een eenzijdige verkoopsofbelofte voor het gebouw en een huuroptie die geldig is tot 30 augustus 1981 voor de Zuidertoren, zodat het duidelijk blijkt dat de oprichting ervan gewettigd kan zijn.

De Zuidertoren zou onder dezelfde voorwaarden worden verhuurd als de Noordertoren.

Het is onmogelijk de kostprijs voor de Staat te ramen voor de verhuizing van het departement; het is evenmin mogelijk de besparingen te ramen die het gevolg zullen zijn van de hergroepering van de verschillende diensten.

De E. G. beperkt er zich harerzijds toe zonder kosten voor de Belgische Staat het gebouw te huren dat de Staat te harer beschikking zal stellen, in zoverre het gebouw voor de E. G. bruikbaar is.

Les utilisateurs potentiels du Centre administratif de l'Etat à ériger à Anvers seront les services de l'Etat, principalement les différents services du Ministère des Finances qui sont en ce moment disséminés dans toute la ville.

On envisage également d'héberger certains services de la gendarmerie à cet endroit.

M. Coppieters a posé une question en rapport avec le Centre administratif d'Eeklo.

La Régie des bâtiments fait savoir que le dossier pour la création de ce Centre administratif n'est pas encore prêt. Il existe des plans pour la création d'un bâtiment des postes, d'une justice de paix et un centre des finances.

L'administration communale d'Eeklo a marqué son accord avec la création du bâtiment des postes et la justice de paix sur des terrains de l'Etat situés dans la Stationstraat.

Le comité d'acquisition a été prié d'établir une estimation pour ces terrains.

Dans les propositions d'établissement du plan quinquennal 1981-1985 de la Régie des bâtiments, ces travaux sont prévus en 1982.

La construction de la prison de Bruges sera-t-elle entamée en 1980 ?

Des crédits ont été prévus au programme physique 1980 de la Régie des bâtiments en vue de l'exécution d'une importante première tranche (420 millions).

Un montant de 30 millions de F a été inscrit pour l'année 1981 au projet de plan quinquennal de la Régie des bâtiments en vue de créer un nouveau bâtiment pour la gendarmerie à Renaix.

A l'occasion de la visite du roi Khaled d'Arabie Saoudite, le Gouvernement belge a décidé d'offrir à la communauté musulmane le pavillon « Horta » situé au parc du Cinquantenaire à Bruxelles.

Le centre islamique de Belgique aménagera ledit pavillon en musée d'art islamique, ouvert au public.

La convention conclue prévoit le déplacement de l'œuvre du sculpteur Jef Lambeau « Les passions humaines ».

Ladite convention prévoit également que le centre islamique est tenu de réaliser, à ses frais, les travaux de renforcement, de restauration, d'aménagement, d'équipement et d'embellissement du pavillon.

Il n'est donc nullement question de le démolir.

En ce qui concerne l'arrêté de classement du 18 novembre 1976, il est actuellement examiné dans quelle mesure il pourrait être annulé et remplacé par deux arrêtés royaux de classement distincts portant l'un sur le pavillon « Horta » et l'autre sur l'œuvre de Jef Lambeau.

L'intention du Ministre est de trouver pour ce haut-relief, un emplacement où le public ait l'occasion d'admirer cette œuvre restée enfermée pratiquement depuis sa création.

Les loyers payés pour les bâtiments de l'Etat et les divers organismes parastataux ont évolué comme suit depuis cinq ans.

1. Y compris les organismes parastataux (Régie des Postes et Régie des Télégraphes et Téléphones) :

Année	Prévision	Ordonnancements
1975	1 927 558 578	1 678 176 580
1976	2 195 960 000	2 069 398 469
1977	2 512 546 000	2 334 019 574
1978	2 700 000 000	2 581 716 115
1979	2 709 274 750	2 638 749 219

De potentiële gebruikers van het te Antwerpen op te richten Rijksadministratief Centrum zijn de overheidsdiensten, en in hoofdzaak de verschillende diensten van het Ministerie van Financiën, die thans over de gehele stad zijn verspreid.

Tevens wordt overwogen sommige diensten van de Rijkswacht op die plaats te huisvesten.

Een lid stelt een vraag in verband met het Administratief Centrum te Eeklo.

De Regie der Gebouwen meldt dat het dossier voor de oprichting van dat Administratief Centrum nog niet klaar is. Er bestaan plannen voor de oprichting van een postgebouw, een vrederecht en een financiëncentrum.

Het gemeentebestuur van Eeklo gaat akkoord om een postgebouw en een vrederecht op te richten op in de Stationstraat gelegen rijksgrond.

Het aankoopcomité werd verzocht een raming op te maken voor die terreinen.

In de voorstellen voor het vijfjarenplan 1981-1985 van de Regie der Gebouwen worden die werken gepland in 1982.

Zal de bouw van de gevangenis te Brugge in 1980 worden aangevat ?

Op het fysisch programma 1980 van de Regie der Gebouwen werden voor de uitvoering van een eerste tranche (420 miljoen) kredieten uitgetrokken.

Op het ontwerp van vijfjarenplan van de Regie der Gebouwen is voor 1981 een bedrag van 30 miljoen F uitgetrokken voor de oprichting van een nieuw gebouw voor de rijkswacht te Ronse.

Naar aanleiding van het bezoek van koning Khaled van Saoedie Arabie heeft de Belgische Regering besloten aan de Mosulmaanse gemeenschap het « Horta »-paviljoen te schenken dat in het Cinquantenairepark te Brussel gelegen is.

Het Islamitisch centrum van België zal dat paviljoen inrichten als een museum voor Islamitisch kunst, dat toegankelijk zal zijn voor het publiek.

De aangegane overeenkomst voorziet in de verplaatsing van het werk van beeldhouwer Jef Lambeau « Les passions humaines ».

Die overeenkomst bepaalt tevens dat het Islamitisch centrum verplicht is de werken op eigen kosten uit te voeren i.v.m. de versteviging, de restauratie, de aanpassing, de uitrusting en de verfraaiing van het atelier.

Er is dus geen sprake van sloping.

Inzake het besluit tot klassering van 18 november 1976 wordt thans nagegaan in hoever dit kan worden vernietigd en vervangen door twee afzonderlijke koninklijke klasseringsbesluiten, waarvan het ene betrekking heeft op het « Horta-paviljoen » en het andere op het werk van Jef Lambeau.

De Minister wil voor dat haut-relief een plaats vinden waar het publiek het kan bewonderen; sinds zijn ontstaan is het immers vrijwel nooit toegankelijk geweest.

De huurprijzen voor de gebouwen van de Staat en de verschillende parastatale instellingen zijn de laatste vijf jaar als volgt geëvolueerd.

1. Met inbegrip van de parastatale instellingen (Regie der Posterijen en Regie van Telegrafie en Telefonie) :

Jaar	Prognose	Ordonnancements
1975	1 927 558 578	1 678 176 580
1976	2 195 960 000	2 069 398 469
1977	2 512 546 000	2 334 019 574
1978	2 700 000 000	2 581 716 115
1979	2 709 274 750	2 638 749 219

2. Organismes parastataux séparément : ordonnancements :

Année	Régie des Postes	Régie des Télégraphes et Téléphones
1975	239 011 172	173 203
1976	269 801 720	—
1977	286 520 376	2 364 502
1978	316 382 146	13 891 982
1979	321 061 764	7 182 290

b) Economie d'énergie

Diverses mesures ont été prises en vue d'économiser l'énergie.

L'utilisation de vitrages plus performants conduit à un confort supérieur dans les locaux, à une réduction très sensible de la consommation de produits pétroliers et parfois à une réduction des installations de chauffage permettant de compenser une partie importante des investissements supplémentaires.

Un rapport coût/bénéfice a été établi à plusieurs reprises par la Régie des bâtiments.

Pour les immeubles à bureaux qui constituent la majorité des bâtiments de l'Etat, cette opération est toujours rentable. Les hypothèses de travail variant pour chaque cas, il n'est pas possible de donner des renseignements précis pour l'ensemble des bâtiments.

A titre indicatif, des études réalisées dans le cadre du programme de l'utilisation rationnelle de l'énergie (U. R. E.) ont montré que l'isolation dans les nouvelles constructions publiques et privées pouvait amener une économie d'énergie de l'ordre de 45 000 tonnes équivalent pétrole par an et par tranche annuelle d'investissement, l'amortissement de l'investissement nécessaire à l'isolation étant prévu en dix ans au maximum.

L'évolution des prix et des techniques peuvent modifier cette estimation dans un sens favorable.

Les chaudières sont programmées pour obtenir un rendement global optimal. Elles sont mises en régime très sensiblement ralenti en vue d'éviter de maintenir une température élevée des locaux en dehors des heures d'utilisation.

La programmation électronique des régimes de chauffe et leur modulation horaire se généralise.

8. Contrats-cadre

Le Ministre signale qu'à l'heure actuelle, trois contrats-cadre ont été passés : ceux relatifs à Zeebrugge et au rachat de la chute de Strépy sur le canal du centre et celui concernant l'étude et la réalisation éventuelle du barrage anti-tempête d'Oosterweel. Il y a cependant encore deux ouvrages où il paraît difficile de préciser toutes les données techniques nécessaires à un contrat habituel basé sur le forfait : 1) la liaison entre l'aboutissement de l'autoroute E5 au tremplin des Guillemins et la fin de l'autoroute E9 à l'échangeur des Grosses Battes; 2) le tunnel sous l'Escaut du Liefkenshoek à Anvers.

Etant donné que les travaux au tunnel du Liefkenshoek concernant l'établissement d'une liaison à la fois routière et ferroviaire, il conviendrait qu'ils soient réalisés en collaboration par les départements des Travaux publics et des Communications.

A la fin de l'année dernière, le Ministre a adressé à ce sujet une note au Ministre des Communications.

2. Parastatale instellingen afzonderlijk : ordonnanceringen :

Jaar	Régie der Posterijen	Régie van Telegrafie en Telefonie
1975	239 011 172	173 203
1976	269 801 720	—
1977	286 520 376	2 364 502
1978	316 382 146	13 891 982
1979	321 061 764	7 182 290

b) Energiebesparing

Er werden verscheidene maatregelen genomen om energie te besparen.

Door betere glasramen te gebruiken kan het comfort in de lokalen worden verhoogd, wordt het verbruik van olieprodukten aanzienlijk verminderd en heeft men soms minder verwarmingsinstallaties nodig, wat een bijkomende investering grotendeels compenseert.

De Regie der Gebouwen heeft reeds meermaals een kosten-batenverhouding berekend.

Voor de kantoorgebouwen — de meeste gebouwen van de Staat dus — is die ingreep altijd rendabel. De werkschema's lopen uiteen naar gelang van het geval, zodat geen precieze informatie over alle gebouwen samen kan worden verstrekt.

Uit studies die zijn uitgevoerd in verband met het programma voor een rationeel gebruik van energie is bij voorbeeld gebleken dat men door isolatie van nieuwe openbare en particuliere gebouwen ongeveer 45 000 ton equivalent aardolie per jaar en per jaarlijkse investering kan bezuinigen; de maximale afschrijvingsduur voor investeringen inzake isolatie is bepaald op tien jaar.

Door de evolutie van prijzen en technieken kan die raming nog in een gunstige zin worden herzien.

De verwarmingsketels zijn zo afgesteld, dat ze algemeen een optimaal rendement hebben. Buiten de kantoorruimten wordt de verbranding sterk verminderd, zodat de temperatuur daalt.

De verwarming wordt steeds meer elektronisch en volgens een vast tijdschema geregeld.

8. Raamovereenkomsten

De Minister vermeldt dat er tot nog toe drie raamovereenkomsten zijn gesloten : de contracten voor Zeebrugge en voor het opvangen van het verval van Strépy op het Canal du Centre, en voor de studie en de eventuele bouw van de stormvloedkering te Oosterweel. Er zijn echter nog twee werken waarvoor het moeilijk lijkt alle technische gegevens te vermelden welke vereist zijn voor een gewoon contract tegen een vaste prijs : 1) de verbinding tussen het eindpunt van de E5 op de « springplank » bij Les Guillemins en het eindpunt van de autoweg E9 op het klaverblad bij Les Grosses Battes; 2) de Liefkenshoektunnel onder de Schelde te Antwerpen.

De werken aan de Liefkenshoektunnel zouden het best gebeuren in samenwerking tussen de departementen van Openbare Werken en Verkeerswezen, omdat zowel in een weg- als in een spoorwegverbinding voorzien wordt.

De Minister heeft de Minister van Verkeerswezen hierover eind vorig jaar aangeschreven.

En ce qui concerne la liaison E5-E9, le projet comporte notamment un tunnel sous la colline de Cointe, un pont sur la Meuse et deux tunnels à sens unique sous le quadrilatère du chemin de fer à Kimkempois ainsi que sous l'Ourthe.

La complexité des travaux de percement de la colline de Cointe ainsi que du passage sous plusieurs voies de chemins de fer et sous l'Ourthe justifie pleinement le recours à la procédure du contrat-cadre, qui permet de mener de front les études et l'exécution des travaux. Le Ministre a toutefois l'intention de procéder, pour tous les travaux ne présentant pas une difficulté particulière, à des adjudications publiques.

C'est le cas notamment pour le prolongement du Tremplin des Guillemins jusqu'à l'entrée de la colline de Cointe ainsi que pour le pont sur la Meuse et les échangeurs sur les deux rives.

9. Programme d'infrastructures prioritaires (P. I. P.)

En réponse à la question d'un membre qui demande s'il y a encore des soldes reportés de crédits parallèles et si ceux-ci peuvent être utilisés, le Ministre fait observer que l'article 14 du projet de budget stipule que les crédits inscrits à l'article 73.18 du titre II peuvent être transcrits par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, être transcrits à un autre article du même budget, soit au budget d'un autre département, pour autant qu'ils restent destinés à la partie wallonne du pays.

Comme solde, il reste encore 1 800 millions.

Ce solde peut encore être utilisé, il sera transcrit à la demande du président de l'Exécutif wallon après que les objectifs spécifiques auront été signifiés au département des Travaux publics.

* * *

Les crédits parallèles ont cédé la place au programme d'infrastructures prioritaires (P. I. P.).

Ces infrastructures relèvent principalement des Travaux publics mais pour certaines les crédits y afférents figurent aux budgets des départements des Communications et de la Santé publique.

Une actualisation du P. I. P. est en cours au sein d'un groupe interministériel : la commission sera informée dès que les éléments auront été rassemblés.

Dans les tableaux annexés figurent tous les renseignements relatifs à la partie Travaux publics du P. I. P.

Le tableau H donne les programmes à 100 %, compte non tenu des libérations limitées à 80 %.

Le tableau J donne les réalisations de 1976 à 1979 ainsi que le programme à 100 % pour 1980. Il n'est bien entendu pas possible d'opérer dès à présent les choix qui seront cependant inéluctables en fin d'année en vue de rester dans les limites autorisées.

Le Ministre ignore le rythme des investissements des deux autres départements concernés par le P. I. P.

En cas de retard, il appartient aux ministres concernés de prendre les mesures nécessaires. Il est exclu d'opérer des transferts de crédits entre départements puisqu'ils font l'objet de trois lois budgétaires séparées.

Het plan voor de verbinding tussen E5 en E9 omvat meer bepaald een tunnel onder de helling van Cointe, een brug over de Maas en twee tunnels voor eenrichtingsverkeer onder de spoorwegvierhoek te Kimkenpois en onder de Ourthe.

De procedure van de raamovereenkomst maakt een totale aanpak van het studiewerk en de eigenlijke uitvoering mogelijk; dat is ten volle verantwoord omdat het doorgraven van de helling van Cointe en de doorgang onder verschillende spoorwegen en de Ourthe complexe werken zijn. De Minister is nochtans van plan om voor alle werken die geen bijzondere moeilijkheden opleveren tot openbare aanbesteding over te gaan.

Dat is met name het geval voor het doortrekken van de « springplank » bij Les Guillemins tot aan de ingang van de tunnel onder de helling van Cointe, alsmede voor de brug over de Maas en de klaverbladen op beide oevers.

9. Prioritair infrastructuurprogramma (P. I. P.)

In antwoord op de vraag van een lid of er nog overgedragen saldo's van parallelle kredieten zijn en of deze nog gebruikt kunnen worden, wijst de Minister er op dat artikel 14 van het begrotingsontwerp bepaalt dat de op artikel 73.18 van titel II uitgetrokken kredieten bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit kunnen worden overgeschreven hetzij op een ander artikel van dezelfde begroting, hetzij op de begroting van een ander departement, voor zover ze voor het Waalse landsgedeelte bestemd blijven.

Als saldo blijft nog 1 800 miljoen.

Dit saldo kan nog gebruikt worden, het zal op verzoek van de voorzitter van de Waalse Gewestelijke Executieve overgeschreven worden nadat de specifieke doelstellingen aan het departement van Openbare Werken betekend zijn.

* * *

In de plaats van de parallelle kredieten is het prioritaire infrastructuurprogramma (P. I. P.) gekomen.

Die infrastructuren hangen voornamelijk van Openbare Werken af, maar voor sommige worden de daartoe vereiste kredieten uitgetrokken op de begroting van de departementen van Verkeerswezen en van Volksgezondheid.

Aan de actualisering van het P. I. P. wordt thans gewerkt door een interministeriële groep : zodra de nodige gegevens bijeengebracht zijn, zal de Commissie ervan op de hoogte worden gebracht.

Alle inlichtingen betreffende het gedeelte van het P. I. P. dat betrekking heeft op Openbare Werken, komen voor in de tabellen die als bijlage bij dit verslag zijn gevoegd.

In de tabel H komen de programma's voor tegen 100 % waarbij geen rekening is gehouden met het feit dat ze slechts tot 80 % worden vrijgegeven.

In de tabel J wordt vermeld wat verwezenlijkt werd tussen 1976 en 1979, alsmede het programma voor 1980 tegen 100 %. De keuze, die aan het einde van het jaar onvermijdelijk zal moeten worden gedaan om binnen de toegestane perken te blijven, kan natuurlijk nu nog niet worden gedaan.

Het is de Minister niet bekend tegen welk ritme de investeringen van de twee andere bij het P. I. P. betrokken departementen gebeuren.

Is er ter zake vertraging, dan moeten de betrokken ministers de nodige maatregelen nemen. Er kan geen sprake zijn van overdracht van kredieten tussen verschillende departementen, aangezien zij onder drie verschillende begrotingswetten vallen.

Pour situer le programme 1980 dans le Plan 1976-1980, le Ministre précise qu'en programme à 100 %, les budgets des Travaux publics de 1976 à 1980 dépassent encore de 19,4 milliards les prévisions du plan 1976-1980, malgré la réduction des chiffres pilotes opérée par le Gouvernement qui a amputé le budget des Travaux publics de 5,4 milliards. Le Ministre rappelle en outre les transferts de 345 millions et de 70 millions au bénéfice des départements de la Culture.

Les libérations à 80 % des programmes 1979 et 1980 porteront sur un montant de 27,969,3 millions.

On ne peut songer à opérer des regroupements régionaux des travaux du département : agir de la sorte reviendrait à nier leur intérêt national, raison essentielle de leur inscription dans le budget d'un département national.

Aussi est-ce à titre purement documentaire que le Ministre donne la répartition régionale des projets réadjudugés en 1979.

En ce qui concerne le secteur des routes, tant Fonds des routes qu'Intercommunales, sept projets ont été remis en adjudication en Wallonie, un seul à Bruxelles-Capitale et quatorze en Flandre.

Les montants impliqués sont respectivement de 51 millions pour la Wallonie, 55 millions pour Bruxelles-Capitale et 549 millions pour la Flandre.

En ce qui concerne le secteur des voies hydrauliques, doivent être remis en adjudication :

Flandre : 29 ouvrages pour 2 041,4 MF
Wallonie : 8 ouvrages pour 148,3 MF.

10. Divers

Le département s'est attaché à détruire les quelques bunkers qui subsistaient dans le pays.

Voici les chiffres budgétaires relatifs à cette activité :

Année	Exécution
1975	16 425 992
1976	9 079 717
1977	21 636 445
1978	15 677 929
1979	2 170 931

Pour 1980, 10 millions sont prévus à cet effet à l'article 73.06 et 10 millions à l'article 51.03.

Quant à la construction éventuelle d'abris de protection à l'égard notamment des retombées d'armes nucléaires, elle dépend de la protection civile sous l'autorité du Ministre de l'Intérieur.

* * *

Certains membres se sont inquiétés de voir reporter certains projets éternellement d'année en année.

Le Ministre répond que s'ils se produisent, ces cas n'en sont pas moins fort peu fréquents. Ainsi un relevé opéré sur les programmes du Fonds des routes (sur les projets de plus de 50 millions) depuis 1977 faisait apparaître que seul un projet fait l'objet d'un triple report, à savoir une section (100 millions) de la R. N. 741, Route de la Basse-Sambre (emprises indisponibles).

Om te verduidelijken hoe het programma voor 1980 kadert in het plan 1976-1980 preciseert de Minister dat de begrotingen van Openbare Werken van 1976 tot 1980, naar rata van een programma tegen 100 %, nog 19,4 miljard hoger liggen dan de ramingen van het plan 1976-1980 ondanks de vermindering van de richtcijfers door de Regering, die de begroting van Openbare Werken met 5,4 miljard heeft verminderd. De Minister herinnert er voorts aan dat 345 miljoen en 70 miljoen werden overgedragen naar de departementen van Cultuur.

Met de vrijmaking tegen 80 % van de programma's voor 1979 en 1980 is een bedrag van 27,969,3 miljoen gemoeid.

Een regionale hergroepering van de door het departement uitgevoerde werken is ondenkbaar : zulks zou neerkomen op de ontkenning van het nationaal belang ervan en dat is de voornaamste reden waarom zij in de begroting van een nationaal departement zijn opgenomen.

De Minister verstrekt de onderstaande mededeling i.v.m. de regionale verdeling van de in 1979 opnieuw aanbestede projecten dan ook alleen bij wijze van inlichting.

Wat de wegen, zowel het Wegenfonds als de Intercommunales, betreft, werden zeven projecten in Wallonië, één project in Brussel-Hoofdstad en veertien projecten in Vlaanderen heraanbesteed.

Daarmee zijn respectievelijk gemoeid 51 miljoen voor Wallonië, 55 miljoen voor Brussel-Hoofdstad en 549 miljoen voor Vlaanderen.

Inzake waterwegen dienen heraanbesteed te worden :

Vlaanderen : 29 werken voor 2 041,4 MF
Wallonië : 8 werken voor 148,3 MF

10. Diversen

Het departement wil de weinige bunkers die in het land nog overblijven, afbreken.

Hieronder volgen de begrotingscijfers in verband met die activiteit :

Jaar	Uitvoering
1975	16 425 992
1976	9 079 717
1977	21 636 445
1978	15 677 929
1979	2 170 931

Voor 1980 wordt daartoe 10 miljoen uitgetrokken op artikel 73.06 en 10 miljoen op artikel 51.03.

De eventuele bouw van atoomschuilkelders hangt af van de Civiele Bescherming, die onder het gezag staat van de Minister van Binnenlandse Zaken.

* * *

Sommige leden hebben zich bezorgd getoond over het feit dat bepaalde plannen van jaar tot jaar voor onbepaalde tijd worden uitgesteld.

De Minister geeft toe dat dergelijke gevallen bestaan, maar hij preciseert dat ze zeer zeldzaam zijn. Zo is uit een overzicht van de programma's van het Wegenfonds sinds 1977 (met betrekking tot projecten van meer dan 50 miljoen) gebleken dat slechts één project drie keer werd uitgesteld, namelijk een gedeelte (100 miljoen) van de rijksweg 741, de weg langs de beneden-Samber (de onteigende grond kon nog niet in bezit worden genomen).

Le poste « divers » en matière de travaux routiers concerne essentiellement les revisions, expropriations et décomptes. On y trouve très subsidiairement diverses dépenses qui ne sont pas classées comme travaux.

Dans le programme justificatif de l'article 533.01, le Titre B, « Autres routes », correspond en partie au détail de la rubrique « autres routes » (wallonnes, flamandes et bruxelloises).

Le programme justificatif ne vise que des travaux alors que dans le tableau du P. I. P., les montants englobent les travaux, les expropriations, les décomptes et les revisions.

Au titre III, l'article 91.02 prévoit d'importants amortissements pour les emprunts contractés par la S. A. du canal et des installations maritimes de Bruxelles.

De tels amortissements viennent en conséquence des emprunts conclus antérieurement et sur lesquels le contrôle parlementaire s'exerce pleinement.

Le programme justificatif fournit le détail de ces amortissements.

Enfin, en ce qui concerne la vignette, il s'agit d'une décision du Gouvernement dont on attend 3,5 milliards de recettes (2,8 milliards pour les Travaux publics, 700 millions pour les Communications).

Les modalités d'application doivent encore être définies au niveau gouvernemental dans le cadre des articles de la loi-programme relatifs à cette question et qui ont été soumis à votre commission.

Parmi ces articles figurait également une disposition relative à l'agrégation des entrepreneurs qui a été fort bien accueillie par les milieux de la construction.

Le Ministre rappelle à ce propos que l'agrégation des entrepreneurs est systématiquement réexaminée à chaque demande d'extension (nouvelle classe ou nouvelle catégorie).

La revision périodique devrait être opérée à un rythme plus soutenu que ce n'est le cas actuellement : c'est pour y parvenir que les services du département examinent diverses réformes de la réglementation.

* * *

Les investissements ne constituent pas une fin en soi. Ils ont pour objectif le développement de notre économie et de notre commerce extérieur.

Le Ministre veille à ce que les investissements soient compatibles avec la protection de l'environnement et, quant à la manière dont les moyens sont mis en œuvre, espère qu'ils traduisent clairement sa volonté de concertation et de dialogue.

B) QUESTIONS CONCRETES

1. Généralités

Comment le programme pour 1980 peut-il être situé dans le cadre du Plan 1976-1980 ?

Réponse :

Les budgets des Travaux publics de 1976 à 1980 dépassent de 19,4 milliards les prévisions du Plan 1976-1980, en dépit des réductions auxquelles le Gouvernement a procédé et qui ont amputé le budget de 5,4 milliards.

Il y a lieu, pour le reste, de consulter l'annexe 1.

Inzake wegenwerken slaat de rekening « diversen » vooral op herzieningen, onteigeningen en kortingen. Slechts in zeer bijkomende orde treft men verscheidene uitgaven aan die niet bij de werken ondergebracht zijn.

In het verantwoordingsprogramma van artikel 533.01 komt Titel B, « Andere Wegen » gedeeltelijk overeen met de punten onder de rubriek « Andere Wegen » (in Wallonië, Vlaanderen en Brussel).

In het verantwoordingsprogramma wordt alleen van werken gesproken, terwijl de bedragen in de tabel van het P. I. P. zowel betrekking hebben op werken als op onteigeningen, kortingen en herzieningen.

In Titel III staan naast artikel 91.02 aanzienlijke bedragen voor aflossingen van de leningen die de N. V. Zeekanaal en haveninrichtingen van Brussel heeft aangegaan.

Het gaat dus om aflossingen van vroeger aangegane leningen, waarop het Parlement nauwkeurig toezicht houdt.

Die aflossingen staan gedetailleerd beschreven in het verantwoordingsprogramma.

Het vignet is een initiatief van de Regering; het zou 3,5 miljard moeten opbrengen (2,8 miljard voor Openbare Werken, 700 miljoen voor Verkeerswezen).

De uitvoeringsbepalingen moeten door de Regering nog worden vastgelegd ter uitvoering van de artikelen van de programmawet betreffende het vignet, die aan uw commissie zijn voorgelegd.

In die artikelen staat ook een bepaling in verband met de erkenning van aannemers, waarover het bouwbedrijf zich zeer gunstig heeft uitgelaten.

De Minister wijst er terloops op dat de erkenning van de aannemers stelselmatig wordt onderzocht bij elke nieuwe aanvraag tot uitbreiding (nieuwe klasse of nieuwe categorie).

De periodieke herziening zou meer geregeld moeten gebeuren thans het geval is : om daartoe te komen bestuderen de diensten van het departement verscheidene voorstellen tot wijziging van de reglementering.

* * *

De investeringen zijn geen doel op zichzelf. Zij moeten onze economie en onze buitenlandse handel stimuleren.

De Minister zal erop toezien dat de investeringen het leefmilieu niet schenden en hij hoopt dat bij de uitvoering van het programma zijn wil tot overleg en dialoog duidelijk tot uiting komt.

B) CONCRETE VRAGEN

1. Algemeenheden

Hoe kan het programma 1980 in het Plan 1976-1980 worden gesitueerd ?

Antwoord :

De begrotingen van Openbare Werken van 1976 tot 1980 overschrijden met 19,4 miljard de vooruitzichten van het Plan 1976-1980, ondanks de verminderingen waartoe door de Regering werd overgegaan en waardoor de begroting besnoeid werd met 5,4 miljard.

Voor het overige, raadplege men bijlage J.

Question :

Quelle est la composition de la commission écologique ?

Réponse :

Voir annexe L.

Question :

Pour certains grands projets, tels que le barrage-tempête d'Oosterweel, le port de Zeebrugge et d'autres grands travaux, il conviendrait de procéder à une étude au sujet des effets de l'exécution de tels projets sur l'environnement.

La commission écologique est-elle en mesure de faire face à cette tâche ?

Réponse :

Les aspects écologiques propres à l'exécution de travaux publics sont examinés par la commission écologique. Cette commission, instituée par l'arrêté royal du 10 mars 1977, a jusqu'à ce jour fait œuvre utile.

Cette commission a d'ores et déjà ordonné l'exécution d'études écologiques par des établissements spécialisés.

De l'avis du Ministre, la commission dispose des moyens suffisants pour examiner comme il convient les aspects écologiques des travaux et pour encadrer l'établissement de projets d'intérêt général.

S'il était nécessaire d'activer le fonctionnement de la commission ou d'élargir les moyens dont elle dispose, le Ministre serait toujours disposé à étudier le problème et à procéder aux aménagements nécessaires.

Question :

Un manque de coordination dans le domaine des travaux routiers et des équipements d'utilité publique est constaté chaque jour.

Il est proposé de créer, dans chaque arrondissement, des comités de concertation pour les futurs travaux communs, comités qui seraient placés sous la direction du Département des Travaux publics.

La coordination nécessaire doit se révéler possible sur la base d'un programme annuel.

Réponse :

Sans faire de généralisations, force est en effet de constater que des problèmes se posent parfois au niveau de la coordination entre les travaux routiers et les travaux effectués par les sociétés pour l'aménagement d'équipements d'utilité publique.

Lors de la construction de routes de l'Etat suivant un tracé entièrement nouveau, les contacts nécessaires sont établis entre, d'une part, les sociétés pour l'aménagement des travaux d'utilité publique et, d'autre part, l'entrepreneur effectuant les travaux pour le compte du Département.

En l'occurrence, il ne se produit guère de difficultés.

Des problèmes peuvent néanmoins surgir lorsque les travaux doivent être effectués à l'intérieur des agglomérations de communes ou des villes et/ou le long de routes bordées d'un grand nombre d'habitations.

Vraag :

Hoe is de ecologische commissie samengesteld ?

Antwoord :

Zie bijlage L.

Vraag :

Voor sommige grote projecten zoals de stormstuw te Oosterweel, de haven van Zeebrugge en andere grote werken, is het wenselijk dat een studie wordt gemaakt over de gevolgen van de uitvoering van die projecten voor het leefmilieu.

Is de ecologische commissie daartoe in staat ?

Antwoord :

De ecologische aspecten verbonden aan de uitvoering van openbare werken worden door de ecologische commissie onderzocht. Deze commissie die op 10 maart 1977 bij koninklijk besluit werd opgericht, heeft tot op heden nuttig werk kunnen leveren.

Daarboven heeft ze reeds opdracht gegeven tot het uitvoeren van ecologische studies door gespecialiseerde instellingen.

Volgens de Minister beschikt de commissie over voldoende middelen om de ecologische aspecten naar behoren te onderzoeken en het opmaken van projecten van algemeen belang te begeleiden.

In geval de noodzaak zich mocht voordoen om de werking van de commissie te activeren of om de middelen uit te breiden, is de Minister steeds bereid dit te onderzoeken en de nodige aanpassingen door te voeren.

Vraag :

Dagelijks wordt een gebrek aan coördinatie vastgesteld op het gebied van wegenwerken en nutsvoorzieningen.

Er wordt voorgesteld overlegcommissies per arrondissement op te richten onder leiding van het departement van Openbare Werken in verband met de gemeenschappelijke toekomstige werken.

Op basis van een jaarprogramma moet de nodige coördinatie mogelijk zijn.

Antwoord :

Zonder dat kan veralgemeend worden, moet men inderdaad vaststellen dat soms problemen rijzen op het gebied van de coördinatie tussen de wegenwerken en deze van de maatschappijen voor nutsvoorzieningen.

Bij de aanleg van rijkswegen volgens een volledig nieuw tracé, worden de nodige contacten gelegd tussen de maatschappijen voor nutsvoorzieningen en de aannemer die de werken uitvoert voor rekening van het departement.

In deze gevallen doen zich dan ook meestal geen moeilijkheden voor.

Wanneer de werken echter dienen te gebeuren binnen de agglomeraties van gemeenten of steden en/of langs dichtbebouwde wegen, dan kunnen wel problemen rijzen.

Dans la majorité des cas, la cause de ces difficultés ne réside pas dans la coordination, en tant que telle, mais plutôt dans la complexité et le nombre des équipements d'utilité publique, qui sont pris en charge par des sociétés différentes. De l'avis du Ministre, l'institution de comités de concertation serait une idée intéressante.

Etant donné l'intérêt que peuvent présenter ces comités pour les villes et communes, il semble indiqué que celles-ci prennent l'initiative de leur création. Il va de soi que les services du département prêteront volontiers leur collaboration à ces structures de concertation.

Question :

Des renseignements ont été demandés au sujet des crédits régionalisés et des subsides destinés à la démolition et à l'assainissement de taudis.

Réponse :

Les crédits relatifs aux Fonds national du Logement sont régionalisés depuis le 1^{er} janvier 1975.

A partir de cette date, les crédits nécessaires sont inscrits aux budgets des Affaires wallonnes, flamandes et bruxelloises.

Le Ministère des Travaux publics ne prend à sa charge que les dépenses découlant des engagements passés jusqu'à la fin de 1974.

Pour ce qui est des taudis, les articles suivants sont prévus sous le titre IV, Section particulière :

— article 60.22.A : Primes pour la démolition et l'assainissement de logements insalubres (arrêté royal du 10 août 1967);

— article 60.23.A : Subsides en vue de couvrir partiellement le loyer dû par des personnes évacuées de taudis (arrêté royal du 10 janvier 1966 et 10 juillet 1970);

— article 60.33.A : Paiement des subsides en faveur des communes qui procèdent à l'acquisition ou à l'expropriation d'immeubles insalubres.

Question :

La province de Luxembourg ne bénéficie pas suffisamment de la décentralisation administrative; en particulier il conviendrait d'y créer une direction de l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique (A. E. E.).

Réponse :

Il n'existe pour toute la Wallonie que deux directions de services extérieurs de l'A. E. E. : l'une à Mons, l'autre à Liège. Il n'y a pas lieu d'en créer une supplémentaire à l'heure actuelle. Bien entendu, la situation est différente pour les routes qui comptent très naturellement une direction provinciale à Arlon.

2. Personnel

Question :

Des informations sont demandées sur :

- 1) le plan de recrutement pour 1980;
- 2) le recrutement en 1978 et en 1979;
- 3) la mise au travail des chômeurs : situation fin 1978 et fin 1979;
- 4) le nombre de stagiaires : situation fin 1978 et fin 1979.

Meestal is de oorzaak van de moeilijkheden niet te zoeken bij de coördinatie als dusdanig, maar wel in de complexiteit en het aantal der nutsvoorzieningen die door verschillende maatschappijen worden verzekerd. Het oprichten van overlegcommissies lijkt de Minister dan ook een nuttig idee.

Gezien het belang van die comités voor de staten en gemeenten lijkt het aangewezen dat deze laatste het initiatief nemen tot oprichting ervan. De diensen van het departement zullen uiteraard graag hun medewerking verlenen aan deze overlegstructuren.

Vraag :

Inlichtingen worden gevraagd over de kredieten die werden geregionaliseerd en over de subsidies voor de sloping en gezondmaking van krotwoningen.

Antwoord :

De kredieten voor het Nationaal Fonds voor de Huisvesting werden geregionaliseerd sedert 1 januari 1975.

Vanaf deze datum werden de nodige kredieten uitgetrokken op de begrotingen van de Vlaamse, Waalse en Brusselse Aangelegenheden.

Het Ministerie van Openbare Werken neemt alleen de uitgaven ten laste die voortvloeien uit de tot einde 1974 aangegane verbintenissen.

Betreffende de krotwoningen zijn de volgende artikelen voorzien onder titel IV, Afzonderlijke sectie :

— artikel 60.22.A : Premies voor de sloping en de gezondmaking van ongezonde woningen (koninklijk besluit dd. 10 augustus 1967).

— artikel 60.23.A : Toelagen voor het gedeeltelijk dekken van de huur verschuldigd door uit krotwoningen geëvacueerde personen (koninklijk besluit dd. 10 januari 1966 en 10 juli 1970).

— artikel 60.33.A : Betaling van de subsidiën, ten gunste van de gemeenten die overgaan tot de aankoop of de ont-eigening van ongezonde gebouwen.

Vraag :

De provincie Luxemburg haalt niet genoeg voordeel uit de bestuurlijke decentralisering; meer bepaald zou er een directie van het Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica (B. E. E.) moeten worden opgericht.

Antwoord :

Voor heel Wallonië zijn er maar twee directies van buitendiensten van het B. E. E. : een te Bergen en een te Luik. Het is onnodig er thans een derde aan toe te voegen. Uiteraard is de toestand verschillend voor de wegen, die vanzelfsprekend een provinciale directie hebben te Aarlen.

2. Personeel

Vraag :

Er worden inlichtingen gevraagd over :

- 1) de voor 1980 geplande aanwervingen;
- 2) de aanwervingen in 1978 en 1979;
- 3) de tewerkstelling van werkloze : toestand eind 1978 en eind 1979;
- 4) het aantal stagiairs : toestand eind 1978 en eind 1979.

Réponse :

1) Plan de recrutement pour 1980.

Dans le cadre définitif du Ministère des Travaux publics, il y a environ 1 600 places vacantes.

Afin de remplir ce cadre, il a été demandé, d'une part, au S. P. R. d'organiser des examens de recrutement pour 984 emplois (56 niveau I, 376 niveau II, 150 niveau III et 402 niveau IV); d'autre part, un plan de recrutement pour 571 emplois a été approuvé le 11 janvier 1980 par le Comité ministériel du Budget.

Le S. P. R. a été invité par lettre du 6 février 1980 à procéder d'urgence au recrutement de 450 manœuvres B travaux lourds.

Pour les 121 emplois restants, le S. P. R. sera contacté dès que la répartition linguistique des emplois sera établie.

2) Recrutement en 1978 et en 1979.

Engagements S. P. R. :

1978 : 655 agents;
1979 : 585 agents.

3) Mise au travail des chômeurs.

Situation fin 1978. Chômeurs employés par les services publics sur autorisation existante :

administratifs	...	150 agents
techniciens	...	133 agents
ouvriers	...	170 agents
		453 agents

Il y a lieu d'ajouter :

C. S. T. N° 1 904 : 390 manœuvres B.
Parc Baudouin C. S. T. N° 3 623 : 10 techniciens et 33 manœuvres B.

Situation fin 1979. Chômeurs employés par les services publics sur autorisation existante :

administratifs	...	181 agents
techniciens	...	152 agents
ouvriers	...	448 agents
		781 agents

S'ajoutent également :

C. S. T. N° 1 904 : 161 manœuvres B.
Parc Baudouin C. S. T. N° 3 623 : 10 techniciens et 19 manœuvres B.

4) Nombre de stagiaires :

Situation janvier 1979 :

	Franco- phones	Néelando- phones
administratifs	57	81
techniciens	25	22
ouvriers	5	—
Total :		87 103

Antwoord :

1) Geplande aanwervingen voor 1980.

In de definitieve personeelsformatie van het Ministerie van Openbare Werken zijn ongeveer 1 600 betrekkingen vacant.

Om in die betrekkingen te voorzien, werd enerzijds aan het V. W. S. gevraagd om aanwervingsexamens te organiseren voor 984 plaatsen (56 in niveau I, 376 in niveau II, 150 in niveau III et 402 in niveau IV); anderzijds heeft het ministercomité voor de Begroting op 11 januari 1980 een aanwervingsplan goedgekeurd voor 571 betrekkingen.

Bij brief van 6 februari 1980 werd het V. W. S. verzocht om dringend over te gaan tot de aanwerving van 450 handlangers B voor zwaar werk.

Voor de 121 overblijvende betrekkingen zal met het V. W. S. contact worden opgenomen zodra de verdeling van de betrekkingen over de taalrollen vastligt.

2) Aanwervingen in 1978 en 1979.

Antwerpen via het V. W. S.

1978 : 655 ambtenaren;
1979 : 585 ambtenaren.

3) Tewerkstelling van werklozen.

Toestand eind 1978. Werklozen in dienst van overheidsdiensten krachtens een bestaande vergunning :

administratief personeel	...	150 personeelsleden
technisch personeel	...	133 personeelsleden
arbeiders	...	170 personeelsleden
		453 personeelsleden

Daarbij komen :

B. T. K. N° 1 904 : 390 handlangers B.
Boudewijnpark B. T. K. N° 3 623 : 10 technici en 33 handlangers B.

Toestand eind 1979. Werklozen in dienst van overheidsdiensten krachtens een bestaande vergunning :

administratief personeel	...	181 personeelsleden
technisch personeel	...	152 personeelsleden
arbeiders	...	448 personeelsleden
		781 personeelsleden

Daarbij komen nog :

B. T. K. N° 1 904 : 161 handlangers B.
Boudewijnpark B. T. K. N° 3 623 : 10 technici en 19 handlangers B.

4) Aantal stagiairs :

Toestand januari 1979 :

	Frans- taligen	Nederlands- taligen
administratief personeel	57	81
technisch personeel	25	22
arbeiders	5	—
Totaal :		87 103

Situation janvier 1980 :

administratifs	51	61
techniciens	26	18
ouvriers	9	7
	86	86
Total :	172	

Question :

1) Quel est le nombre de stagiaires et le nombre de chômeurs en service auprès de la direction des routes, des bâtiments, des voies hydrauliques et de l'urbanisme à Namur, pour l'année 1979 ?

2) Quel est le nombre de stagiaires auquel l'ensemble du département a droit ?

3) Quel est le nombre de stagiaires en service en 1979 ?

Réponse :

1) Stage des jeunes : 1979 : 9 :	Urbanisme :	4
en majorité des employés	Bâtiments :	3
	Routes :	1
	Meuse Namuroise :	1
restaient fin 1979 : 4 :	Urbanisme :	2
	Bâtiments :	2
Chômeurs : 1979 : 34 :	Urbanisme :	2
tous ouvriers	Bâtiments :	1
	Routes :	31
	Meuse Namuroise :	—
restaient fin 1979 : 26 :	Urbanisme :	1
	Bâtiments :	1
	Routes :	24
	Meuse Namuroise :	—
Cadre spécial temporaire :		
1979 :	Routes :	10
restaient fin 1979		
tous ouvriers		

2) 180.

3) 180.

3. Bâtiments

Question :

Le Ministre fait état de prescriptions généralisant le double vitrage dans les bâtiments de l'Etat en vue de l'économie d'énergie. Le rapport coût/bénéfice a-t-il été établi ?

Réponse :

L'utilisation de vitrages à coefficients de prestation plus élevés aboutit :

- à améliorer le confort des locaux;
- à réduire de manière appréciable la consommation de produits pétroliers dont le prix ne fait qu'augmenter;
- dans certains cas, à diminuer le nombre d'appareils de chauffage, ce qui permet de récupérer une partie importante des investissements supplémentaires.

La Régie des Bâtiments a établi à plusieurs reprises un rapport des coûts et profits.

Toestand januari 1980 :

administratief personeel ...	51	61
technisch personeel	26	18
arbeiders	9	7
	86	86
Totaal :	172	

Vraag :

1) Hoeveel stagiairs en werklozen waren er in dienst bij het Bestuur der wegen, der gebouwen, der waterwegen, alsmede bij het Bestuur van de stedenbouw te Namen in 1979 ?

2) Op hoeveel stagiairs mogen de gezamenlijke diensten van het departement een beroep doen ?

3) Hoeveel stagiairs waren in dienst in 1979 ?

Antwoord :

1) Stage der jongeren : 1979 : 9 :	Stedenbouw :	4
meerderheid bedienden	Gebouwen :	3
	Wegen :	1
	Naamse Maas :	1
nog in dienst eind 1979 : 4 :	Stedenbouw :	2
	Gebouwen :	2
Werklozen : 1979 : 34 :	Stedenbouw :	2
allen werklieden	Gebouwen :	1
	Wegen :	31
	Naamse Maas :	—
nog in dienst eind 1979 : 26 :	Stedenbouw :	1
	Gebouwen :	1
	Wegen :	24
	Naamse Maas :	—
Bijzonder tijdelijk kader : 1979 :	Wegen :	10
waren nog in dienst eind 1979		
allen werklieden		

2) 180.

3) 180.

3. Gebouwen

Vraag :

De Minister maakt gewag van voorschriften ter veralgemening van de dubbele beglazing in de rijksgebouwen met het oog op energiebesparing. Wordt een kosten/batenverslag opgemaakt ?

Antwoord :

Het gebruik van beglazing met hogere prestatiecoëfficiënten leidt tot :

- een beter comfort in de lokalen;
- een gevoelige vermindering van het verbruik van petroleumprodukten waarvan de prijs de hoogte ingaat;
- in sommige gevallen, een inkrimping van de verwarmingsinstallatie, hetgeen toelaat een belangrijk deel van de supplementaire investeringen in te winnen.

De Regie der Gebouwen heeft herhaaldelijk een kosten-baten rapport opgemaakt.

Cette opération est toujours rentable en ce qui concerne les immeubles de bureaux, qui constituent le gros des bâtiments de l'Etat.

Etant donné que les hypothèses de travail varient suivant le cas, il n'est pas possible de fournir des informations précises pour l'ensemble des bâtiments.

Des études ont démontré que l'isolation des nouveaux bâtiments publics et particuliers pourrait aboutir à une économie d'énergie d'un équivalent de 45 000 T de pétrole par an.

L'évolution des salaires et des techniques peut modifier cette évaluation dans un sens favorable.

Question :

L'Etat envisage l'acquisition à Anvers des entrepôts royaux en vue d'un aménagement à des fins administratives.

Ce projet est contraire au plan de secteur qui prévoit à cet endroit des maisons unifamiliales à un étage.

Ne serait-il pas opportun de consulter le Secrétaire d'Etat à la communauté flamande (M. Akkermans) à ce sujet et d'envisager la possibilité de modifier le plan de secteur si cette intention est maintenue ?

Réponse :

D'après le plan de secteur d'Anvers, la demande porte sur un endroit situé en zone d'habitat.

L'avis donné par l'Urbanisme sur cette demande de principe est libellé comme suit : « étant donné qu'il n'a encore été établi aucun P. P. A. autorisant une dérogation, il conviendra de réviser les prescriptions de la demande ad hoc ».

En fonction de cet avis, la Régie des Bâtiments révisé son projet en vue d'aboutir à une solution appropriée.

Néanmoins, si des difficultés insurmontables venaient à surgir en ce qui concerne notamment les prescriptions urbanistiques, le Ministre ne manquerait pas de consulter son collègue qui a l'urbanisme et l'aménagement du territoire dans ses attributions.

4. Réseau routier

a) Sécurité

Question :

Quels sont les moyens que le Ministre envisage pour améliorer la sécurité sur les routes ?

Un accident provoquant la mort de trois personnes est survenu récemment dans la province de Luxembourg par suite d'une absence de signalisation indiquant le passage de 4 à 2 voies de circulation.

Réponse :

Le Ministre précise que, lors de l'élaboration de tout projet routier, les éléments relatifs à la sécurité sont pris en considération de façon prioritaire. Ainsi à titre d'exemple :

— rayon de courbure maximum tant en plan qu'en profil en long afin d'assurer une visibilité suffisante;

— dégagement des carrefours;

— pente maximum du profil en long;

— choix du matériau de la couche d'usure afin d'obtenir une rugosité satisfaisante;

— calcul d'un devers correct (pente transversale en courbe);

— choix d'une signalisation complète mais non surabondante.

Voor de bureelgebouwen, welke het overgrote deel uitmaken van de Staatsgebouwen, rendeert deze operatie steeds.

Daar de werkhypothesen naargelang het geval variëren, is het onmogelijk preciese inlichtingen te verstrekken voor het geheel der gebouwen.

Studies hebben aangetoond dat de isolatie in de nieuwe openbare en privé-gebouwen zou kunnen leiden tot een energiebesparing met een equivalent van 45 000 T petroleum per jaar.

De loonevolutie en de technische evolutie kunnen deze raming in gunstige zin wijzigen.

Vraag :

Het Rijk overweegt de aankoop van de koninklijke opslagplaatsen te Antwerpen met het oog op de inrichting daarvan voor administratieve doeleinden.

Dat plan is strijdig met het gewestplan, hetwelk voorziet in de oprichting op die plaats van eengezinswoningen met één verdieping.

Zou het niet geraten zijn de Staatssecretaris voor de Vlaamse Gemeenschap, de heer Akkermans, daaromtrent te raadplegen en de mogelijkheid te overwegen het gewestplan te wijzigen indien men in dat opzet volhardt ?

Antwoord :

Volgens het gewestplan van Antwerpen betreft de aanvraag een plaats die gelegen is in het woongebied.

Het advies van Stedebouw op deze principiaaanvraag luidt als volgt : « aangezien er nog geen B. P. A. werd opgemaakt, dat een afwijking mogelijk maakt, zullen de voorschriften van de voorgelegde aanvraag moeten herzien worden ».

In functie van dit advies herziene de Regie der Gebouwen haar ontwerp met het oog op een passende oplossing.

Indien zich evenwel onoverkomelijke moeilijkheden voordoen in verband met de stedebouwkundige voorschriften, zal de Minister zijn collega, bevoegd voor de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening, raadplegen.

4. Wegennet

a) Veiligheid

Vraag :

Welke middelen overweegt de Minister om de verkeersveiligheid te bevorderen ?

Een ongeval, dat de dood van drie personen veroorzaakt, heeft zich onlangs voorgedaan in de provincie Luxemburg ingevolge het ontbreken van een verkeersteken dat de overgang van 4 naar 2 rijstroken moest aanduiden.

Antwoord :

De Minister wijst erop dat bij het opstellen van om het even welk plan voor wegebouw, bij voorrang rekening wordt gehouden met de veiligheidsfactoren. Zo b.v. :

— maximum krommingsstraal zowel in de helling als in lengteprofiel met het oog op een toereikende zichtbaarheid;

— vrijmaking van kruispunten;

— maximumhelling van het lengteprofiel;

— keuze van het materiaal voor de verhardingslaag met het oog op een bevredigende ruwheid;

— berekening van een juiste verkanting (dwarshelling in een boog);

— aanbrengen van al de nodige, maar niet van overbodige verkeerstekens.

La signalisation routière vient précisément d'être revue dans le sens d'une uniformisation sur le plan européen.

Le Ministre croit donc pouvoir affirmer que la signalisation des routes de l'Etat et notamment la signalisation des chantiers a été fortement améliorée depuis 3 ans.

En ce qui concerne l'accident dont le membre fait état, il s'agit probablement de la RN 28 St-Hubert-Recogne à la sortie de St-Hubert.

Contrairement à ce qui a été signalé, il existe un signal A 39 informant l'usager qu'il quitte une voie à sens unique à deux bandes de circulation pour aborder une section à double sens de circulation.

L'accident déplorable qui est survenu est donc dû à un non-respect de la signalisation.

Question :

Il est beaucoup question des nuisances acoustiques causées par la construction de nouvelles routes. On notera cependant que la qualité de la vie peut également être compromise lorsqu'une voie de circulation traverse un noyau résidentiel (cf. la RN 10).

Réponse :

Le Ministre ne peut que souscrire à cette constatation. Une route peut être à la fois un élément de liaison et un élément de séparation (entre les riverains).

Cette séparation est plus ou moins forte selon :

- le statut de la route;
- le volume et la rapidité du trafic;
- la situation de la route par rapport aux parcelles bâties et le niveau relatif de la route.

Dans la plupart des cas, le département se trouve cependant confronté à des situations héritées du passé.

Afin de limiter les nuisances dans la mesure du possible, les responsables s'efforcent de réaliser des carrefours protégés et des passages protégés pour piétons, d'aménager des zones de parage, etc. Cependant, il est clair que ces réalisations ne peuvent déboucher sur une solution véritable.

Une autre solution réside dans l'aménagement de voies de contournement.

Question :

Les marquages au sol réalisés au moyen de peintures ont une durée de vie très faible. La qualité de la peinture en est probablement la cause.

Un membre propose de remplacer les marquages par l'incorporation de briques teintées dans la masse, dans la chaussée proprement dite.

Il songe notamment à l'utilisation de produits provenant du recyclage par traitement des immondices. Ces matériaux pourraient notamment être utilisés utilement pour les marquages des passages pour piétons.

Réponse :

En ce qui concerne le procédé préconisé notamment pour le marquage des passages pour piétons, le Ministre ne peut se prononcer tant que des essais n'auront pas prouvé la qualité de ce matériau. Il n'en demeure pas moins que

De verkeerstekens werden zopas herzien om tot eenvormigheid op Europees vlak te komen.

De Minister meent derhalve te mogen beweren dat het aanbrengen van verkeerstekens langs de rijkswegen en o.m. het aanwijzen van de plaatsen waar werken worden uitgevoerd, veel verbeterd is de jongste drie jaren.

Het ongeval waarnaar het lid heeft verwezen is waarschijnlijk het ongeval op de rijksweg 28 St-Hubert-Recogne bij het verlaten van St-Hubert.

In strijd met wat gezegd werd, bestaat er wel degelijk een verkeersteken A 39 waarbij de weggebruiker erop gewezen wordt dat hij een 2-strooksweg maar met eenrichtingsverkeer verlaat en dat op de vóór hem liggende weg het verkeer in beide richtingen toegelaten is.

Het betreurenswaardige ongeval dat zich heeft voorgedaan, is bijgevolg te wijten aan de niet-naleving van een verkeersteken.

Vraag :

Er wordt veel gesproken over de geluidshinder veroorzaakt door nieuwe wegen. Er dient echter op gewezen dat de leefbaarheid ook in het gedrang komt door het in twee snijden van bepaalde woonkernen (zie de RW 10).

Antwoord :

De Minister kan enkel instemmen met deze vaststelling. Een weg heeft een verbindende functie in de langszin. In de dwarszin echter kan hij de menselijke communicatie fel bemoeilijken.

De intensiteit van dit scheidend effect is afhankelijk van :

- het statuut van de weg;
- de omvang en snelheid van het verkeer;
- de ligging van de weg t.o.v. de bebouwing, evenals de hoogteligging van de weg.

In de meeste gevallen echter wordt het departement hier geconfronteerd met historisch gegroeide situaties.

Teneinde de veroorzaakte hinder zoveel mogelijk te beperken wordt gestreefd naar het verwezenlijken van beveiligde kruispunten en oversteekplaatsen, het aanleggen van parkeerstroken, enzomeer. Het is duidelijk dat dit geen echte oplossing kan brengen.

Het leggen van omleidingen is een andere mogelijkheid.

Vraag :

De met verf uitgevoerde wegmarkeringen zijn niet duurzaam. Dat is waarschijnlijk te wijten aan de kwaliteit van de verf.

Een lid stelt voor dat procédé te vervangen door het plaatsen van gekleurde straatstenen, die in de eigenlijke wegbekleding zouden worden opgenomen.

Hij denkt met name aan het gebruik van produkten die door afvalverwerking verkregen zijn. Dergelijke materialen zouden o.m. kunnen worden gebruikt voor het markeren van wegovergangen voor voetgangers.

Antwoord :

Met betrekking tot het voorgestelde procédé, met name voor het markeren van wegovergangen voor voetgangers, kan de Minister zich niet uitspreken zolang de kwaliteit van dat materiaal niet bewezen is door tests. Dat belet

route recherche visant à utiliser des matériaux provenant du recyclage des immondices doit être accueillie favorablement.

Question :

Contrairement aux pays voisins, la Belgique ne construit presque plus de routes à trois bandes de circulation. Elles peuvent pourtant avoir leur utilité.

La construction de routes à quatre bandes de circulation nécessite souvent d'importantes expropriations qu'une route à trois voies aurait permis d'éviter.

Il doit certainement être possible d'alterner sur les routes à trois bandes des sections de 5 km comportant deux bandes de circulation dans un sens plus une bande dans l'autre et inversement.

Aux carrefours, des élargissements pourraient être aménagés de façon à améliorer la sécurité.

Ce système est d'ailleurs appliqué avec succès aux Pays-Bas.

Réponse :

La transformation d'une route à deux bandes en route à quatre bandes, qu'il est très souhaitable, pour des raisons de sécurité, de doter d'un terre-plein central, nécessite en effet d'importantes expropriations. L'aménagement d'une troisième bande de circulation permettrait d'éviter celles-ci.

Aussi l'administration des routes a-t-elle édicté en août 1979 des directives concernant les profils en travers types des routes de l'Etat, qui prévoient à nouveau des routes à trois bandes de circulation lorsque les prévisions de saturation du trafic indiquent que la capacité d'une route à deux bandes ne sera que légèrement dépassée.

Toutefois, des raisons de sécurité interdisent la construction des routes à trois bandes de circulation là où le volume du trafic est très important.

Le système consistant à réserver en alternance deux voies d'une route qui en compte trois à un sens de circulation et la troisième à l'autre sens a déjà été expérimenté précédemment en Belgique, sans donner des résultats favorables.

Par suite de la densité des constructions dans notre pays, les carrefours sont nombreux et les véhicules virant à gauche y bloquent tous les autres véhicules circulant dans le sens auquel une seule bande est réservée.

Cette manœuvre de virage à gauche est rendue difficile par les manœuvres de dépassement exécutées par les véhicules qui roulent en sens inverse et qui ont été obligés de circuler en file sur une seule bande dans le tronçon précédent.

Question :

D'Izegem à son croisement avec la RN 71 à Kuurne, la RN 308 comporte trois bandes de circulation, auxquelles il faut ajouter des bandes de stationnement et des zones réservées aux pistes cyclables.

La section Izegem-Roulers comporte par contre quatre bandes de circulation.

Sans vouloir aborder le problème de la sécurité des routes à trois bandes, il convient de signaler que de graves accidents de roulage se produisent régulièrement, surtout à la hauteur des croisements.

evenwel niet dat iedere poging tot het aanwenden van door verwerking van afval verkregen materiaal gunstig moet worden onthaald.

Vraag :

In tegenstelling met de buurlanden worden in België bijna geen drie vakswegen meer aangelegd. Nochtans zouden zij een rol kunnen vervullen.

De aanleg van wegen met vier rijstroken vergt immers dikwijls belangrijke onteigeningen die met een drie vaksbaan zouden kunnen vermeden worden.

Het moet ongetwijfeld mogelijk zijn een drie vaksweg alternatief bv. om de 5 km van twee rijstroken in de ene richting en één rijstrook in de andere richting om te schakelen in respectievelijk één en twee rijstroken.

Op de kruispunten zouden dan verbredingen kunnen worden verwezenlijkt, zodanig dat de veiligheid verbeterd wordt.

Dit systeem wordt ten andere met succes toegepast in Nederland.

Antwoord :

Het verbreden van een weg met 2 rijstroken tot 4 rijstroken, waarbij om veiligheidsredenen een middenberm zeer wenselijk is, vergt inderdaad belangrijke onteigeningen die met een verbreding tot drie rijstroken zouden kunnen vermeden worden.

Het bestuur der wegen heeft dan ook in augustus 1979 onderrichtingen in verband met de type-dwarsprofielen der rijkswegen uitgevaardigd waarbij opnieuw wegen met 3 rijstroken voorzien worden wanneer de prognoses van het verkeer bij verzadiging erop wijzen dat de capaciteit van een weg met 2 rijstroken slechts licht zal overschreden worden.

Wegen met 3 rijstroken echter kunnen om veiligheidsredenen voor hoge verkeersvolumes niet aangenomen worden.

Het systeem om wegen met 3 rijstroken alternatief uit te baten met 2 rijstroken in een richting en één rijstrook in de andere richting werd vroeger reeds in België beproefd en heeft geen gunstige resultaten opgeleverd.

Ingevolge de dichte bebouwing in ons land, komen inderdaad tamelijk veel kruispunten voor en de linksafslaande voertuigen aldaar houden in dit geval alle andere voertuigen op in de richting waar maar één rijstrook beschikbaar is.

Dit links afslaand manœuvre wordt bovendien bemoeilijkt door het feit dat de voertuigen in de tegenoverstelde richting veel inhaalmanoeuvres uitvoeren gezien ze verplicht worden in het voorgaand vak in file te rijden op één rijstrook en gebruik maken van de 2 rijstroken in hun richting om inhaalmanoeuvres uit te voeren.

Vraag :

De RW308 is vanaf Izegem tot de RW71 te Kuurne aangelegd op drie rijstroken met parkeerstroken en vrijliggende fietspaden.

Het gedeelte van Izegem tot Roeselare daarentegen is aangelegd op vier rijstroken.

Afgezien van het probleem van de veiligheid van een weg op drie rijstroken dient er toch op gewezen dat zich vooral ter hoogte van de verschillende kruisende wegen regelmatig zware verkeersongevallen voordoen.

L'aménagement d'une quatrième bande de circulation et d'un terre-plein central est-il prévu et nécessitera-t-il des expropriations ?

Réponse :

Il est en effet prévu de porter cette route à quatre bandes. Le projet de plan quinquennal 1981-1985 prévoit l'adjudication des travaux en 1982.

Toutefois, afin de limiter les expropriations, l'aménagement d'un terre-plein central n'est pas envisagé. La section suivante, Izegem-Roulers, ne sera pas davantage dotée d'un terre-plein central de sorte que finalement le tronçon Roulers (RN 63) - Kuurne (RN 71) comportera sur toute sa longueur quatre bandes de circulation sans terre-plein central.

b) Aires de stationnement

Question :

Quel est le volume des crédits consacrés au cours de la période 1977 à 1980 à l'aménagement d'aires de stationnement en bordure des routes nationales ?

Quel est, par région, le montant des crédits engagés pour la période de 1977 à 1980 dans le cadre du P. I. P. ?

Réponse :

Dans la plupart des cas, l'aménagement des zones de stationnement en bordure des routes nationales est inclus dans les travaux de modernisation de la route nationale même.

Les conditions techniques imposées pour la réalisation de ces travaux sont identiques à celles qui sont prévues pour la chaussée. C'est pourquoi les quantités sont globalisées dans le métré.

Pour être en mesure de répondre à la question, il faudrait procéder à un métré spécial de toutes les zones de stationnement construites depuis 1977.

Il s'agit donc là d'une tâche nécessitant plusieurs semaines. Les résultats de ce métré seront communiqués au membre dès que possible.

Question :

Un membre, qui se réfère à un amendement déposé précédemment, plaide une nouvelle fois en faveur de l'aménagement de parcs de stationnement dans les centres touristiques situés en bout d'autoroute.

Cet amendement n'a pas été retenu parce que le critère permettant de définir les centres touristiques n'avait pas été déterminé.

Or, il existe un arrêté royal qui définit clairement ce qu'il faut entendre par centre touristique.

A la fin de 1979, le Ministre a promis de présenter lui-même une proposition en la matière. Pourquoi cela n'a-t-il pas encore été fait ?

Le coût de la construction de parcs de stationnement dans les centres touristiques ne peut pas être supporté par les communes concernées, étant donné que la saison touristique s'étale seulement sur trois mois environ.

Ces investissements ne peuvent donc être rentables. Il incombe dès lors à l'Etat de prendre l'initiative dans ce domaine.

Wordt een aanpassing tot vier rijstroken met middenberm voorzien en dienen hiertoe onteigeningen doorgevoerd te worden ?

Antwoord :

De aanpassing tot vier rijstroken wordt inderdaad voorzien. De aanbesteding van deze werken is in het ontwerp-vijfjarenplan 1981-1985 voorzien voor 1982.

Teneinde evenwel de onteigeningen te beperken wordt niet voorzien in de aanleg van een middenberm. Op het aansluitend vak Izegem-Roeselare is evenmin een middenberm voorzien, zodat uiteindelijk het vak Roeselare (RW 63) - Kuurne (RW 71) een continu geheel kan vormen op vier rijstroken zonder middenberm.

b) Parkeerplaatsen

Vraag :

Hoeveel kredieten werden er in de periode 1977 tot en met 1980 aangewend voor het bouwen van parkeerplaatsen langs de rijkswegen ?

Welke is voor ieder gewest het bedrag van de kredieten dat werd vastgelegd voor de periode 1977 tot en met 1980 met betrekking tot het P. I. P. ?

Antwoord :

In de meeste gevallen is de aanleg van parkeerzones langs de rijkswegen opgenomen in de moderniseringswerken van de rijksweg zelf.

De technische voorwaarden opgelegd voor de verwezenlijking van deze werken zijn dezelfde als deze voorzien voor de rijbaan. Dit is de reden waarom de hoeveelheden globaliseerd worden in de opmetingsstaat.

Teneinde op de vraag te kunnen antwoorden, zou moeten worden overgegaan tot een bijzondere opmeting van al de parkeerzones aangelegd sinds 1977.

Het betreft dus een taak die verschillende weken in beslag zal nemen. De resultaten van deze opmeting zullen zo spoedig mogelijk aan het lid worden medegedeeld.

Vraag :

Verwijzend naar een voorheen ingediend amendement pleit een lid nogmaals voor de aanleg van parkings in toeristische centra op het einde van autosnelwegen.

Op dit amendement werd niet ingegaan, gezegd omdat het criterium voor het bepalen van de toeristische centra niet vastgesteld was.

Welnu er bestaat een koninklijk besluit dat duidelijk bepaalt wanneer men te doen heeft met een toeristisch centrum of niet.

De Minister heeft beloofd einde 1979 zelf een voorstel hieromtrent in te dienen. Waarom is zulks nog niet gebeurd ?

De lasten voor de aanleg van parkings in toeristische centra kan inderdaad niet gedragen worden door de gemeenten, omdat het toeristisch seizoen slechts beperkt is tot een driel-tal maanden.

Deze investeringen zijn dus niet rendabel. Het is derhalve het Rijk dat het initiatief daartoe zal moeten nemen.

Réponse :

Après avoir examiné le problème de manière approfondie, les services du département ont formulé un certain nombre de remarques importantes.

Il convient tout d'abord de faire observer que le tourisme relève des matières régionalisées et que toute initiative dans ce domaine n'entre dès lors pas dans le cadre des compétences du département des Travaux publics.

De plus, la question se rapporte aux centres touristiques situés en bout d'autoroute.

L'aménagement de parcs de stationnement à l'extrémité des autoroutes ne peut dès lors être inscrit au budget national.

Le département devrait cependant pouvoir disposer de l'instrument juridique indispensable permettant de mener une politique adéquate dans le domaine des parcs de stationnement, éventuellement en combinant les possibilités et les efforts de la Régie des bâtiments et du Fonds des routes.

Un projet en ce sens sera soumis à la commission dans le courant de cette année encore.

*c) Voies d'accès aux routes nationales**Question :*

Dans les lotissements situés en bordure des routes nationales, les accès privés doivent être aménagés dans la partie arrière du lotissement et reliés à la route nationale par une voie d'accès commune.

Or, on constate partout que les habitants se construisent un accès privé aux routes nationales.

Il y a lieu de mettre un terme à ces pratiques.

Une solution radicale et efficace consisterait à faire supprimer tous ces accès privés par l'entrepreneur chargé de l'entretien des routes nationales.

Réponse :

En ce qui concerne les accès privés aux routes nationales, il y a lieu de faire la distinction entre les routes nationales bordées de constructions et les nouvelles routes nationales de contournement.

Il n'est pas possible, dans la majeure partie des cas, d'interdire les accès privés aux routes nationales existantes, sauf pour de nouveaux lotissements éventuels.

Dans ce dernier cas, on s'efforce dans toute la mesure du possible de prévoir une voie d'accès commune bien que cette solution ne puisse pas davantage être appliquée dans certaines circonstances, comme par exemple lorsqu'un nouveau lotissement est inséré dans des constructions érigées à front de route.

Normalement, aucun accès privé aux nouvelles routes nationales de contournement n'est autorisé. On s'efforce même de relier par des routes parallèles les voies transversales et les accès aux lotissements à un croisement protégé.

*d) Publicité**Question :*

On ne peut admettre que des commerçants ambulants placent en bordure des routes nationales des panneaux indiquant l'endroit où ils se sont temporairement installés.

Antwoord :

Na een grondig onderzoek hebben de diensten van het departement omtrent dit probleem een aantal belangrijke opmerkingen geformuleerd.

Ten eerste zij opgemerkt dat het toerisme deel uitmaakt van de geregionaliseerde materies en dat ieder initiatief op dit gebied derhalve niet behoort tot de bevoegdheid van het departement van Openbare Werken.

Daarenboven betreft de vraag de op het uiteinde van de autosnelwegen gelegen toeristische centra.

Het aanleggen van parkings op het einde van de autosnelwegen kan derhalve niet ten laste van de nationale begroting worden gelegd.

Het departement zou nochtans moeten kunnen beschikken over het onmisbare juridische middel dat toelaat een aangepast beleid op het gebied van parkings te voeren, dit door eventueel de mogelijkheden en de inspanningen van de Regie van de gebouwen en van het Wegenfonds te bundelen.

Een ontwerp in die zin zal nog in de loop van dit jaar aan de Commissie worden voorgelegd.

*c) Uitweg langs de rijkswegen**Vraag :*

De privé-toegangen tot de langsheen de rijkswegen gelegen verkavelingen moeten aan de achterkant worden aangelegd zodanig dat een geconcentreerde oprit op de rijksweg ontstaat.

Toch ziet men overal dat de bewoners een private toegang tot de rijkswegen bouwen.

Hieraan dient paal en perk te worden gesteld.

Een radicale en doeltreffende methode zou erin bestaan al deze private toegangen ineens te doen verwijderen door de met het onderhoud van de rijkswegen belaste aannemer.

Antwoord :

In verband met privé toegangen langs de rijkswegen dient een onderscheid te worden gemaakt tussen enerzijds de rijkswegen waarlangs bebouwing bestaat en anderzijds nieuwe als omleiding bedoelde rijkswegen.

Het verbieden van privé toegangen langs bestaande rijkswegen is grotendeels niet realiseerbaar, tenzij voor eventuele nieuwe verkavelingen.

Hier wordt zoveel mogelijk gestreefd naar een geconcentreerde oprit alhoewel dit eveneens in bepaalde gevallen onmogelijk is, zoals bijvoorbeeld bij een nieuwe verkaveling tussen bestaande lintbebouwing.

Langs nieuwe rijkswegen bedoeld als omleiding worden normaliter geen privé toegangen toegelaten. Er wordt zelfs naar gestreefd de kruisende wegen en de toegangen tot verkavelingen langs langswegen te leiden naar een beveiligd kruispunt.

*d) Publiciteit**Vraag :*

Het gaat niet op dat ambulante handelaars langsheen de rijkswegen platen aanbrengen om de plaatsen aan te duiden waar zij zich tijdelijk opgesteld hebben.

Cette pratique n'a rien à voir avec la publicité et constitue en outre un danger pour la sécurité des usagers de la route.

Seuls des producteurs établis devraient être autorisés à faire de la publicité en bordure des routes nationales.

Réponse :

En réalité, toute publicité est interdite sur le domaine de l'Etat tant pour les marchands ambulants que pour les commerçants établis.

Les échoppes des camelots sont toujours dressés sur le domaine privé.

Si certaines signalisations ont été tolérées par les services, c'est uniquement pour des raisons de sécurité, pour éviter les manœuvres brusques effectuées par les usagers de la route qui ont remarqué trop tard la présence des échoppes.

e) *Eclairage*

Question :

On constate que l'éclairage des routes n'est que très partiel. Or, on ne peut trop insister sur la nécessité d'un éclairage continu.

Si l'on entend assurer la sécurité des usagers, il convient d'accorder la priorité aux endroits où l'on constate une discontinuité dans l'éclairage.

Réponse :

Les discontinuités dans l'éclairage des routes sont dues principalement à trois causes :

1. la limitation des crédits impose une progression assez lente de ces travaux;
2. un ordre de priorité pour l'établissement duquel il est tenu compte principalement de la densité de la circulation et de la configuration des lieux. Il est en effet normal que les tronçons où la circulation est la plus dense ou les tronçons les plus dangereux (les carrefours par exemple) soient éclairés en priorité;
3. le changement de statut de la route, qui peut appartenir au réseau communal, provincial ou de l'Etat.

Les services du département étudient actuellement une restructuration globale du réseau routier, afin d'éliminer ces anomalies en matière de statut. Cette restructuration permettra de gérer de manière uniforme la totalité d'un itinéraire et de remédier progressivement à un grand nombre de discontinuités constatées dans l'éclairage des routes.

De plus, l'achèvement prochain du réseau autoroutier permettra de reporter l'ensemble des crédits sur l'éclairage des routes de l'Etat et de normaliser ainsi la situation sur tous les itinéraires où un éclairage partiel a déjà été réalisé.

Question :

Quelle sera la politique suivie en ce qui concerne la poursuite de l'installation d'éclairage routier, inachevée sur certains tronçons de routes nationales depuis 3 ans.

Où en sont les adjudications pour l'éclairage routier de la Nationale 4 :

- a) depuis la caserne de Gembloux jusqu'à Corbais;
- b) depuis la chaussée de Charleroi à Gembloux jusqu'à Sombreffe;

Dit heeft niets met publiciteit te maken en houdt bovendien een gevaar in op het stuk van de veiligheid van de weggebruiker.

Alleen gevestigde producenten zouden publiciteit mogen voeren langs de rijkswegen.

Antwoord :

In werkelijkheid is elke publiciteit verboden op het Staatsdomein, zowel voor de ambulante handelaars als voor de gevestigde handelaars.

De stellingen van de marskramers zijn steeds op het privé-domein opgesteld.

Indien bepaalde signalisaties geduld werden door de diensten, gebeurde zulks enkel om veiligheidsredenen, teneinde plotse manœuvres te vermijden van de weggebruikers, die de aanwezigheid van de kramen te laat opmerken.

e) *Verlichting*

Vraag :

Men stelt vast dat de verlichting van de wegen slechts gebeurt in schijven en brokken. Een continuïteit in de verlichting is ten eerste gewenst.

Met het oog op de bescherming van de weggebruiker, moet voorrang gegeven worden aan deze plaatsen waar er discontinuïteit in de verlichting bestaat.

Antwoord :

De discontinuïteiten in de verlichting langs de wegen zijn voornamelijk te wijten aan drie oorzaken, met name :

1. de beperking van de kredieten waardoor deze werken trager opschieten;
2. de prioriteitsorde bij de vastlegging waarvan hoofdzakelijk rekening wordt gehouden met de verkeersdrukte en de plaatsgesteldheid. Het is inderdaad normaal dat de vakken met de grootste verkeersintensiteit of met de laagste verkeersveiligheid (bijvoorbeeld op kruispunten) bij voorrang verlicht worden;
3. de veranderingen van het statuut van de weg, die kan behoren tot het gemeentelijk net, het provinciaal net of het rijksnet.

De diensten van departement bestuderen momenteel een globale herstructurering van het wegennet, teneinde deze anomalieën inzake het statuut weg te werken. Dit zal een eenvormig beheer toelaten op een volledig traject en zal het mogelijk maken een groot aantal discontinuïteiten in de verlichting geleidelijk aan weg te werken.

De in uitzicht gestelde voltooiing van het autosnelwegennet zal het bovendien mogelijk maken de vrijgekomen kredieten te besteden aan de verlichting van de rijkswegen en aldus de toestand te normaliseren op alle trajecten waar reeds een gedeeltelijke verlichting werd verwezenlijkt.

Vraag :

De verlichting van sommige gedeelten van rijkswegen is sedert 3 jaren onafgewerkt gebleven. Welk beleid zal op dat stuk worden gevoerd ?

Hoe staat het met de aanbestedingen voor de verlichting van rijksweg n° 4 :

- a) vanaf de kazerne van Gembloers tot Corbais;
- b) vanaf de Charleroïsteenweg te Gembloers tot Sombreffe;

c) depuis la chaussée de Tirlemont, carrefour de Gembloux jusqu'à l'autoroute Bruxelles-Arlon, soit 3 km dans la traversée du zoning industriel (route très dangereuse à 2 bandes) ?

Réponse :

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

a) L'adjudication des travaux repris au programme 1979 d'éclairage des routes de l'Etat, et en particulier de ceux pour l'éclairage du tronçon Casernes de Gembloux à Corbais de la RN 4, s'est tenue le 21 juin 1979. Cependant, les travaux relatifs à cette installation ont dû être postposés après l'aménagement de la piste cyclable qui longera cette route. Ils s'effectueront donc probablement au cours de l'année 1981.

b) L'éclairage de la chaussée de Charleroi (RN 21), du passage à niveau de Gembloux à Sombreffe est repris au projet de programme inclus dans les propositions budgétaires du département pour 1980.

Tenant compte des délais contractuels des entreprises en cours, ces travaux pourront débuter durant le deuxième semestre de 1980.

c) Le tronçon Carrefour avec la RN 4 - Autoroute E 40 de la RN 21, c'est-à-dire la chaussée de Tirlemont traversant le zoning industriel de Gembloux ne figure pas au programme général d'éclairage des routes de l'Etat du département. Le volume journalier du trafic sur ce tronçon de la RN 21 (4 075 véhicules par jour) est en effet insuffisant puisque le volume minimum requis à cette fin est de 6 000 véhicules par jour.

II. Commission spéciale de la Sécurité routière

En sa séance du 19 juin 1978, cette commission du département a examiné plus particulièrement d'autres éléments qui pourraient justifier l'établissement d'un éclairage routier sur le tronçon précité, à savoir :

1° La configuration des lieux

Le tronçon ne comporte ni virage, ni forte pente. Les voies d'accès et de sortie des usines débouchant sur la RN 21 sont dégagées et offrent une visibilité suffisante.

2° Les statistiques d'accidents

Les représentants de la gendarmerie ont estimé que les accidents nocturnes survenus sur ce tronçon routier ne devaient pas être imputés au manque d'éclairage. Cet examen a permis à la commission d'émettre un avis défavorable au sujet de l'éclairage de la chaussée de Tirlemont dans la traversée du zoning industriel de Gembloux.

Le département estime dès lors nécessaire de réserver la part des crédits alloués pour d'autres tronçons routiers plus fréquentés ou dont la sécurité pourrait être mieux garantie par un éclairage adéquat.

f) Pollution par le bruit

Question :

C'est dans les grandes agglomérations que la pollution par le bruit pose le plus de problèmes. Il est donc normal que des mesures soient prises par priorité sur ce plan.

Quelles sont les intentions du département en cette matière ?

c) vanaf de Tiensesteenweg, kruispunt van Gembloers, tot de autoweg Brussel-Aarlen, d.i. 3 km doorheen de industriezone (zeer gevaarlijke weg met 2 rijstroken) ?

Antwoord :

I. Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica

a) De werken van het programma voor 1979 inzake verlichting van de rijkswegen en meer bepaald de verlichting van het vak Gembloers-kazerne-Corbais op de RW 4, werden op 21 juni 1979 aanbesteed. De installatie moest echter worden uitgesteld tot het fietspad langs die weg is aangelegd. Het werk zal dus waarschijnlijk in de loop van het jaar 1981 worden uitgevoerd.

b) De verlichting van de weg naar Charleroi (RW 21), van de overweg te Gembloers tot Sombreffe is gepland in het ontwerpprogramma dat werd opgenomen in de begrotingsvoorstellen van het departement voor 1980.

Rekening houdend met de contractuele termijnen zullen die werken een aanvang kunnen nemen in de loop van het tweede semester 1980.

c) Het vak kruispunt met de RW 4 - Autoweg E 40 op de RW 21, nl. het vak van de weg naar Tienen dat door de industriezone van Gembloers loopt, staat niet vermeld in het algemeen programma van het departement inzake verlichting van de rijkswegen. De dagelijkse verkeersintensiteit op dit vak van RW 21 (4 075 voertuigen per dag) volstaat immers niet, omdat het vereiste minimum 6 000 voertuigen per dag bedraagt.

II. Bijzondere Commissie voor Verkeersveiligheid

Deze commissie van het departement heeft op haar vergadering van 19 juni 1978 meer in het bijzonder andere punten onderzocht die kunnen pleiten voor een verlichting van het genoemde wegvak, nl. :

1° Topografie

Op het vak komen geen bochten of sterke hellingen voor. De toegangs- en uitgangswegen van de fabrieken lang RW 21 zijn vrij en bieden voldoende zichtbaarheid.

2° Ongevallenstatistieken

De Rijkswacht was van oordeel dat de nachtelijke ongevallen op dit wegvak niet aan gebrekkige kenden worden toegeschreven. Ten gevolge van dat onderzoek heeft de Commissie een negatief advies uitgebracht over de verlichting van het vak van de weg naar Tienen dat door de industriezone van Gembloers loopt.

Het departement vindt het bijgevolg nodig de uitgetrokken kredieten aan te wenden voor andere vakken die drukker worden bereden of die dank zij een gepaste verlichting veiliger zouden worden.

f) Geleidshinder

Vraag :

Het probleem van de geluidshinder rijst vooral in de grote agglomeraties. Het is dan ook dat hier bij voorrang maatregelen worden getroffen.

Welk zijn de bedoelingen van het departement hieromtrent ?

Réponse :

C'est en effet dans les grandes agglomérations que le problème du bruit se pose de la manière la plus urgente.

Il est également évident que cette matière ne relève pas de la compétence exclusive du Ministre des Travaux publics.

Le département ne peut en effet agir que contre le bruit causé par la circulation sur la voirie de l'Etat.

La majeure partie de la circulation urbaine relève de la compétence des autorités communales.

Le département des Travaux publics applique la procédure suivante.

Chaque plainte fait l'objet d'un examen particulier.

Si la plainte est fondée, il est procédé à une étude par mesure ou par calcul du niveau sonore.

Un programme d'ordinateur spécial a d'ailleurs été mis au point à cet effet.

Lorsque l'étude révèle un niveau sonore *leq* (jour) supérieur ou égal à 65 db (A), des mesures sont prises.

Bien que la gamme des mesures soit théoriquement très étendue, on en vient presque toujours à placer des écrans entre la route et les habitations.

Ces écrans peuvent consister en des écrans antibruit classiques ou en des levées de terre.

On recourt de préférence aux levées de terre qui s'harmonisent mieux avec le paysage.

Lorsque cela n'est pas possible (sur les ponts et les ouvrages d'art, faute de place, etc), la seule possibilité est l'écran classique.

Ces moyens ne peuvent évidemment être mis en œuvre que le long des autoroutes et des routes expresses.

Ils ne peuvent être utilisés le long des routes nationales ordinaires dont les accès et les sorties sont trop nombreux.

Question :

Un montant de 15 millions serait prévu par province pour lutter contre les nuisances acoustiques. Il est notamment prévu d'installer des panneaux antibruit à Wezembeek et à Kraainem.

Ne serait-il pas préférable de rechercher des solutions plus propices à l'équilibre de l'environnement, comme la plantation d'arbres ou de hautes haies ?

Réponse :

En ce qui concerne la lutte contre les nuisances acoustiques, plusieurs solutions sont possibles, telles que l'aménagement d'accotements surélevés en terre, l'installation d'écrans antibruit, la plantation de végétations serrées ou la combinaison de toutes ces mesures.

Il est évident que, lorsque la configuration des lieux le permet, la meilleure solution, considérée sous l'angle du respect de l'environnement, consiste à aménager des accotements surélevés en terre pourvus de plantations.

Toutefois, quand l'espace n'est pas suffisant, l'installation d'écrans antibruit offre une excellente solution sur le plan acoustique.

Dans ce cas, il convient cependant d'en améliorer l'aspect esthétique par des plantations.

Antwoord :

Het probleem van de verkeersgeluidshinder is inderdaad het meest nijpende in de grote agglomeraties.

Het is dan ook evident dat in deze aangelegenheid niet alleen de Minister van Openbare Werken bevoegd is.

Het departement kan immers slechts ageren tegen de hinder afkomstig van het verkeer op het rijkswegennet.

Het grootste deel van het stedelijk verkeer valt echter onder de bevoegdheid van de gemeentelijke overheid.

Wat het departement van Openbare Werken aangaat geldt de volgende procedure;

Elke klacht wordt individueel onderzocht.

Zo zij gegronde is, wordt overgegaan tot een geluidsstudie welke het geluidsniveau bepaalt hetzij door metingen, hetzij door berekening.

Hiervoor werd trouwens een speciaal computerprogramma uitgewerkt.

Wanneer uit deze studie blijkt dat een bepaald geluidsniveau *leq* (dag) ≥ 65 db (A) overschreden wordt, kunnen maatregelen worden genomen.

Alhoewel er theoretisch een gans gamma van maatregelen bestaat, blijkt dat men in de praktijk meestal terugvalt op het plaatsen van afschermingen tussen de weg en de woningen.

Deze kunnen bestaan uit de klassieke geluidsschermen of bermen.

Vanzelfsprekend wordt de voorkeur gegeven aan aarden bermen, aangezien deze zich veel beter integreren in het landschap.

Waar dit echter niet mogelijk is (op bruggen en kunstwerken, bij plaatsgebrek, enz.), blijft enkel het klassieke scherm over.

Het is duidelijk dat het toepassingsgebied van deze middelen beperkt is tot autosnelwegen of autowegen.

Op gewone rijkswegen zijn deze middelen, gelet op de veelvuldige toegangen, doorgans onbruikbaar.

Vraag :

Ter bestrijding van de geluidshinder zouden 15 miljoen voorzien zijn per provincie. Geluidspanelen worden voorzien o.m. te Wezembeek en te Kraainem.

Zou er niet beter gestreefd worden naar milieuvriendelijke oplossingen zoals beplantingen met bomen en hoge hagen ?

Antwoord :

Wat de bestrijding van de geluidshinder betreft, zijn verschillende oplossingen mogelijk, zoals het aanbrengen van aarden bermen, het plaatsen van geluidswerende muren, het aanplanten van dichte begroeiing of de combinatie van al deze maatregelen.

Het is vanzelfsprekend dat, wanneer de omgeving het toelaat, de beste oplossing uit milieuvriendelijk oogpunt, erin bestaat aarden bermen aan te leggen met beplantingen.

Wanneer men echter niet over voldoende ruimte beschikt, biedt de toevlucht tot geluidswerende muren echter een uitstekende oplossing op akoestisch gebied.

In dit geval is het evenwel gepast het esthetisch uitzicht te verbeteren door het aanbrengen van beplantingen.

Chaque cas fera l'objet d'une étude distincte, qui devra permettre d'opter pour la solution la plus appropriée.

Dans le domaine du bruit, chaque cas doit en effet être examiné en particulier.

Effectivement, lorsqu'on se trouve en zone urbaine, il convient de prendre des précautions spéciales pour les immeubles élevés. Il faut savoir que le bruit se propage comme la lumière et qu'il y a donc lieu de placer ces immeubles dans une « zone d'ombre », vis-à-vis de la source de bruit.

La protection doit donc être située le plus près possible de la source de bruit et être constituée en matériaux absorbants afin d'éviter une réverbération du bruit.

En ce qui concerne les zones à moins forte densité de population, la création d'une route en déblai constitue assurément une bonne solution.

Si cette solution ne peut être adoptée, il y a lieu de prévoir la création de levées de terres.

Celles-ci doivent être recouvertes de plantations pour des raisons esthétiques. Si on ne dispose pas d'une largeur de terrain suffisante, il faudra évidemment recourir à la construction de murs anti-bruit, dissimulés par des plantations.

Comme l'ont signalé deux membres, les plantations seules ne peuvent constituer une solution valable pour résoudre le problème du bruit.

En effet, il faudrait réaliser une forêt touffue de 100 m de profondeur au minimum, pour obtenir un résultat équivalent à celui fourni par une paroi absorbante de 3 m de hauteur.

Question :

La ville d'Anvers a demandé à l'Intercommunale pour l'autoroute E3 de prendre, au niveau de Schoonbroek, des mesures afin de lutter contre le bruit le long de cette autoroute. A quelles techniques envisage-t-on de recourir ?

Réponse :

Les responsables de l'Intercommunale pour l'autoroute E3 poursuivent l'examen de la solution qui consiste à placer un écran antibruit.

Cet écran serait du type absorbant et serait donc constitué par un écran en métal pourvu d'un isolant intérieur.

L'adjudication de ces travaux est prévue pour le quatrième trimestre de 1980.

g) Matériau

Question :

Le revêtement routier a, en certains endroits, subi d'importants dégâts par suite de l'hiver tardif, dont la rigueur n'a cependant été que très relative.

A quoi sont dus ces dégâts ? Ne faut-il pas en chercher la cause dans les matériaux utilisés ?

Réponse :

Les matériaux utilisés pour la construction des routes font l'objet de spécifications très précises reprises dans le cahier des charges type 108 qui s'applique aux travaux routiers entrepris par l'Etat.

Il convient de souligner que le sous-sol de notre pays renferme des matériaux pierreux et sablonneux de haute qualité. La qualité de ces matériaux est sévèrement contrôlée, tant avant leur incorporation que pendant et après l'exécution des travaux.

Elk geval zal het voorwerp uitmaken van een aparte studie met het oog op de keuze van de meest geschikte oplossing.

Wat het lawaai betreft moet elk geval immers afzonderlijk worden onderzocht.

In stedelijke gebieden moet men bijzondere voorzorgen nemen voor hoge gebouwen. Geluid beweegt zich namelijk voort als licht, zodat men die gebouwen dus in een « schaduwzone » moet plaatsen ten opzichte van de geluidsbron.

De bescherming moet zich dus zo dicht mogelijk bij de geluidsbron bevinden en uit opslorpend materiaal bestaan om te vermijden dat het geluid wordt weerkaatst.

In zones die minder dicht bevolgt zijn, zou men de weg kunnen uitgraven, wat zeker een goede oplossing zou zijn.

Indien die oplossing niet kan worden aangenomen, zal men grond moeten ophopen.

Om esthetische redenen zal die grond natuurlijk moeten worden beplant. Maar als het terrein niet groot genoeg is zal men natuurlijk zijn toevlucht moeten nemen tot het bouwen van geluidsmuren die verborgen zijn achter beplantingen.

Zoals twee leden erop hebben gewezen, bieden beplantingen alleen geen degelijke oplossing voor het geluidsprobleem.

Men zou wel een dicht woud met ten minste 100 meter breedte moeten aanleggen om een gelijkaardig resultaat te bekomen als met een absorberende wand van drie meter hoogte.

Vraag :

De Stad Antwerpen verzocht de Intercommunale voor de Autosnelweg E3 om langs deze autosnelweg, ter hoogte van Schoonbroek, geluidwerende voorzieningen te treffen. Welke constructies worden daar nu gepland ?

Antwoord :

De studie omtrent het geluidwerend scherm is momenteel nog aan de gang bij de Intercommunale voor de autosnelweg E3.

Het scherm zou van het absorberende type zijn en derhalve bestaan uit een metalen scherm met een isolerende tussenwand.

De aanbesteding van deze werken wordt gepland voor het vierde trimester van 1980.

g) Materiaal

Vraag :

De wegbedekking van de wegen werd op een aantal plaatsen zwaar beschadigd tengevolge van de late doch niet zo strenge winter.

Welke zijn de redenen hiervan ? Moet de oorzaak niet gezocht worden in het gebruikte materiaal ?

Antwoord :

De materialen gebruikt voor de wegenbouw worden op zeer duidelijke wijze bepaald door het typebestek 108 dat van toepassing is op de wegenwerken van de Staat.

Er dient op gewezen te worden dat ons land in zijn ondergrond stenige en zandige materialen van grote kwaliteit bezit. De kwaliteit van deze materialen wordt streng gecontroleerd, zowel vóór de verwerking als tijdens de uitvoering der werken en daarna.

Si, malgré ces contrôles, les dégâts constatés peuvent apparaître comme importants, il faut en chercher la cause dans le fait :

1° qu'en Belgique, la charge maximale autorisée par essieu (13 tonnes) est l'une des plus élevées d'Europe;

2° que le réseau belge absorbe un trafic qui n'est égalé dans aucun autre pays européen;

3° que le réseau routier de l'Etat ne représente qu'une petite partie de l'ensemble du réseau belge.

Comme le revêtement des routes communales et provinciales est moins épais que celui des routes de l'Etat, ces routes sont plus fréquemment endommagées.

Question :

En réponse aux questions posées précédemment concernant la possibilité d'utiliser les résidus de gypse comme matériau de remblai, le Ministre a fait savoir que ce problème était à l'étude.

Quels sont les résultats de cette étude ?

Réponse :

1. Introduction

La production belge de résidus de gypse est d'environ 2 millions de tonnes par an.

Elle est fournie par 5 centres, dont 4 sont situés en Flandre. Les résidus de gypse peuvent se présenter sous plusieurs formes, dont :

- le phosphogypse;
- le fluorogypse;
- le sulfogypse.

En Belgique, c'est le phosphogypse qui est le plus couramment fabriqué. Il ne sera donc question que de ce produit dans ce qui suit :

2. Propriétés du phosphogypse

Les principales caractéristiques de ce produit sont les suivantes :

— composition :

93 % $\text{CaSO}_4 \cdot 2\text{H}_2\text{O}$
7 % impuretés toxiques et/ou agressives

— granulométrie :

100 % < 0,200 mm
50 à 90 % < 0,060 mm
— masse volumique des grains : 2,33 t/m³
— teneur en eau (stock) : 8 à 40 %

— optimum proctor :

masse volumique sèche : $\pm 1,5 \text{ T/m}^3$
teneur en eau : 16 %

— C. B. R. : 15 % pour teneur en eau < 15 %

— pH : entre 4 et 7,5

— solubilité dans l'eau déminéralisée : 2,41 g/l

— gélivité : importante

Indien de aan de wegen vastgestelde beschadigingen desondanks belangrijk kunnen lijken, dient de reden hiervan te worden gezocht in :

1° de in België toegelaten maximale last per as, te weten 13 ton, is één van de hoogste in Europa;

2° het Belgische net kent een verkeer dat ongeëvenaard is in de andere Europese landen;

3° het wegennet van de Staat vormt slechts een klein gedeelte van het gehele Belgische net.

De gemeente- en provinciale wegen hebben niet zo grote dikten als de Rijkswegen en daarom worden vaker beschadigd.

Vraag :

Op de vroeger gestelde vragen of het afvalgips niet kon worden gebruikt als ophogingsmateriaal werd steeds geantwoord dat dit probleem wordt onderzocht.

Welke zijn de resultaten van dit onderzoek ?

Antwoord :

1. Inleiding

De Belgische produktie van afvalgips bedraagt ongeveer 2 miljoen ton per jaar.

Ze wordt door vijf centra geleverd, waaronder vier in Vlaanderen gelegen zijn. Afvalgips kan in verschillende vormen voorkomen :

- fosforgips;
- fluorgips;
- zwavelgips.

In België wordt meestal vervaardigd fosforgips. Enkel dit produkt zal hieronder besproken worden.

2. Eigenschappen van fosforgips

De voornaamste kenmerken van dit produkt zijn de volgende :

— samenstelling :

93 % $\text{CaSO}_4 \cdot 2\text{H}_2\text{O}$
7 % giftige en/of aantastende onzuiverheid

— korrelsamenstelling :

100 % < 0,200 mm
50 à 90 % < 0,060 mm
— volumegegewicht der korrels : 2,33 t/m³
— watergehalte (stock) : 8 à 40 %

— optimum proctor :

droog volumegegewicht $\pm 1,5 \text{ t/m}^3$
watergehalte 16 %

— C. B. R. : 15 % voor watergehalte < 15 %

— pH : tussen 4 en 7,5

— oplosbaarheid in van minerale bestanddelen ontdaan water : 2,41 g/l

— bevriesbaarheid : belangrijk

3. Applications en technique routière

— Revêtement :

aucune application ni en Belgique, ni à l'étranger

— Fondations :

aucune application en Belgique
en France : essais avec des proportions de phosphogypse de 1 à 10 %
problèmes : gonflements et fissurations

— Sous-fondations :

aucune application en Belgique
en France : essais avec addition de ciment (7 %)

Les résultats paraissent satisfaisants mais les études sont encore en cours.

— Remblai :

en Belgique : étude d'un remblai ($\pm 50\,000\text{ m}^3$) situé à Zelzate.

Le but de l'expérience était principalement de trouver une solution aux problèmes posés par le gypse, à savoir :

- compactage;
- sensibilité à l'eau;
- nuisance des impuretés : contamination nappe phréatique;
- solubilité dans l'eau;
- fissuration, retrait;
- tassement.

Les conclusions ont montré que le phosphogypse présentait des désavantages importants par rapport aux matériaux traditionnels, notamment :

— une grande sensibilité à l'eau (équilibre des pressions interstitielles pas encore atteint après 2 ans d'observation — difficulté de mise en œuvre à cause d'une importante teneur en eau);

— tassement : le tassement du phosphogypse n'est pas encore terminé après 2 ans. Ce phénomène est d'autant plus important en tête du remblai;

— fissuration : des fissures importantes (largeur 5 cm; profondeur : jusqu'à la base du remblai) se sont produites malgré une mise en œuvre soignée;

— risque de pollution : seule la concentration d'ions fluor dépasse parfois la limite admise pour l'eau potable;

— mise en œuvre : outre la nécessité d'employer une énergie de compactage plus grande que pour les matériaux traditionnels, le phosphogypse nécessite des moyens de protection durable.

4. Conclusion

Le phosphogypse est un matériau délicat et difficile à mettre en œuvre en technique routière où seule son utilisation en remblai et en sous-fondation peut être envisagée.

Le remblai expérimental de Zelzate est toujours soumis à examen par le C. R. R.

Aucune application à l'échelle industrielle n'est envisagée avant plusieurs années.

3. Toepassing in wegentechnieken

— Verharding :

geen toepassing in België of in het buitenland

— Fundering :

geen toepassing in België
in Frankrijk : proefnemingen met fosforgipsverhardingen van 1 tot 10 %
problemen : barstvorming en swelling

— Onderfundering :

geen toepassing in België
in Frankrijk : proefnemingen met cementtoevoeging (7 %)
De resultaten lijken interessant, maar de studies zijn nog aan de gang.

— Aanaarding :

in België : studie van een aanaarding ($\pm 50\,000\text{ m}^3$) gelegen in Zelzate.

De proef heeft vooral als doel gehad een oplossing te vinden voor de volgende problemen gesteld i.v.m. het gebruik van gips :

- verdichting;
- watergevoeligheid;
- onzuiverheidshinder : besmetting grondwaterspiegel;
- oplosbaarheid in het water;
- barstvorming, krimp;
- verzakking.

De besluiten hebben aangetoond dat fosforgips belangrijke nadelen bleef t.o.v. traditionele materialen, en in het bijzonder :

— een grote watergevoeligheid (evenwicht van de interstitiële drukken nog niet bereikt na twee jaar observatie — moeilijkheden bij de verwerking wegens het belangrijke watergehalte);

— verzakking : de verzakking van fosforgips is nog niet ten einde na twee jaar. Dit verschijnsel is des te groter aan de aanaardingskop;

— barstvorming : grote barsten (5 cm breed en diep tot aan de basis van de aanaarding) ondanks een verzorgde verwerking;

— gevaar voor vervuiling : enkel de concentratie van fluorionen overschrijdt soms de toegelaten grens voor drinkwater;

— verwerking : naast de noodzaak om een grotere verdichtingskracht te gebruiken dan voor de traditionele materialen, heeft fosforgips duurzame beschermingsmiddelen nodig.

4. Besluiten

Fosforgips is een delicaat en moeilijk te verwerken materiaal op het vlak van de wegentechniek, waar enkel het gebruik ervan in aanaarding en in onderfundering kan in overweging worden genomen.

De experimentele aanaarding te Zelzate is steeds voor onderzoek voorgelegd door de O. C. W.

Geen toepassing, op industriële schaal, wordt vóór enkele jaren in het vooruitzicht gesteld.

h) Coordination

Question :

Un manque de coordination est constaté dans la réalisation d'un grand nombre de grands travaux de voirie (par exemple, la RN617 et le « ring » de Gand).

Une meilleure coordination ne pourrait-elle être obtenue de manière à assurer au plus tôt une rentabilité maximum aux investissements ?

Réponse :

Compte tenu des crédits disponibles et de leur répartition entre les différents grands travaux de voirie en cours, on s'efforce d'assurer la continuité de ceux-ci dans toute la mesure du possible de manière à ce que les investissements soient rentables dans les plus brefs délais.

Dans cette optique, le Ministre a déjà ordonné, l'année dernière, l'élaboration d'un projet de plan quinquennal.

En ce qui concerne plus particulièrement la route nationale 617, la section VIII reliant la RN348 à Assenede à la RN56 à Kaprijke est actuellement en construction. L'achèvement des travaux est prévu pour la fin de 1980. Le pont qui doit enjambrer le canal de dérivation de la Lys est également en construction et son achèvement est prévu pour avril-mai 1982.

La section IX entre la RN296 Knokke-Maldegem et la RN310 a été mise en adjudication le 6 novembre 1979.

La section entre la RN56 et le pont sur le canal de dérivation sera mise en adjudication fin 1980-début 1981. La dernière section XIIIb entre le pont sur le canal de dérivation et le contournement est de Maldegem pourra être mise en adjudication en 1981.

La section entre le contournement est de Maldegem et la RN296, ainsi que le contournement est de Maldegem lui-même, pourront donc être mis en service à la fin de 1981.

La mise en service de la route nationale 617 sur toute sa longueur est prévue pour fin 1982-début 1983.

En ce qui concerne le « ring » de Gand, le pont sur le canal de Bruges a été mis en adjudication à la fin de 1979 et fait l'objet de crédits d'engagement pour 1980. D'autre part, la construction de la route longeant la rive intérieure entre la RN10 Gand-Bruges et la RN66 Gand-Drongen est prévue pour 1980. La construction de la section entre Melle et la chaussée d'Ottergem et celle du pont sur le canal de ceinture dans le voisinage de la RN10 Gand-Bruges sont prévues pour 1981.

Un crédit total de 800 millions de F à prix courants est prévu pour la période 1981-1985 en vue de l'achèvement du « ring ».

Ainsi qu'il ressort de ce qui précède, la continuité de la programmation est prévue dans toute la mesure du possible de manière à assurer au plus tôt la rentabilité des investissements.

Question :

Que compte faire le Ministre pour améliorer la coordination entre ses différents services ?

En 1979, les trois liaisons entre Anvers et Bruxelles, la route nationale 1, l'E10 et la route nationale 177 ont été coupées à un moment donné.

Pareille situation ne constitue certes pas un exemple de bonne coordination et de bonne politique.

Il faudrait veiller à ce que la liaison routière reste assurée par une de ces voies de communication au moins, notamment pour le trafic des poids lourds.

h) Coördinatie

Vraag :

Bij een aantal grote wegeniswerken (o.m. de RW617 en de ring van Gent) is er een gebrek aan continuïteit in de uitvoering te noteren.

Kan er geen betere coördinatie tot stand worden gebracht, zodat de investeringen vlugger hun maximum aan rendabiliteit bekomen ?

Antwoord :

Rekening houdend met de beschikbare kredieten en de verdeling over de verschillende grote wegeniswerken in uitvoering, wordt er naar gestreefd zo veel mogelijk de continuïteit te verzekeren opdat de investeringen zo vlug mogelijk zouden renderen.

Te dien einde heeft de Minister zijn diensten reeds vorig jaar opdracht gegeven een ontwerp van vijfjarenplan op te stellen.

Meer bepaald wat betreft de rijksweg 617 is het vak VIII vanaf de RW348 te Assenede tot de RW56 te Kaprijke thans in uitvoering. De voltooiing van de werken is voorzien voor het najaar 1980. De brug over het afleidingskanaal van de Leie is eveneens in uitvoering en de afwerking ervoor wordt voorzien voor april-mei 1982.

Het vak IX vanaf de RW296 Knokke-Maldegem tot de RW310 werd aanbesteed op 6 november 1979.

Het vak XIIIa tussen de RW56 en de brug over het afleidingskanaal zal aanbesteed worden eind 1980-begin 1981. Het laatste vak XIIIb tussen de brug over het afleidingskanaal en de oostelijke omlegging van Maldegem kan aanbesteed worden in 1981.

Het vak gelegen tussen de oostelijke omleiding van Maldegem en de RW296, alsmede de oostelijke omleiding van Maldegem kunnen aldus eind 1981 in dienst genomen worden.

Het open stellen van het volledig traject van de rijksweg 617 is gepland voor eind 1982-begin 1983.

Wat betreft de ring van Gent werd eind 1979 de brug over de Brugse vaart aanbesteed en vastgelegd op de kredieten 1980. Verder is voor 1980 de aanleg van de weg op de binnenvoer voorzien tussen de RW10 Gent-Brugge en de RW66 Gent-Drongen. Voor 1981 is de aanleg voorzien tussen Melle en de Ottergemse steenweg evenals de brug over de ringvaart in de omgeving van de RW10 Gent-Brugge.

Voor de periode 1981-1985 wordt aan huidige prijzen voorzien in een totaal krediet van ongeveer 800 miljoen teneinde de ring te kunnen voltooien.

Zoals blijkt uit wat voorafgaat wordt er zoveel als mogelijk een continuïteit voorzien in de planning teneinde de gedane investeringen zo snel mogelijk te laten renderen.

Vraag :

Wat denkt de Minister te doen om de coördinatie tussen zijn verschillende diensten te verzekeren ?

In 1979 waren de drie verbindingen tussen Antwerpen en Brussel, rijksweg 1, E10 en rijksweg 177 op een bepaald moment alle drie onderbroken.

Zulke toestanden zijn zeker geen voorbeeld van een goede coördinatie en beleid.

Er zou moeten voor gezorgd worden dat tenminste één verkeersader de nodige verbinding kan verzekeren, in het bijzonder voor het vrachtverkeer.

Réponse :

Les services compétents ignorent tout d'une interruption simultanée de trafic sur les trois routes nationales reliant Bruxelles à Anvers.

Pareille situation est intolérable et doit être absolument évitée.

Les services compétents ont reçu toutes les instructions nécessaires à cet égard.

Question :

Régulièrement, on peut constater que les anciennes routes nationales se dégradent, soit parce qu'elles sont mal entretenues ou parce que les travaux d'élargissement nécessaires ne sont pas réalisés, soit parce que des retards imputables à d'autres départements se sont produits.

Un membre pense notamment, à cet égard, au cas de la RN 57 à Izegem, pour laquelle on procède à des expropriations depuis des années déjà, mais dont le Ministère des Travaux publics ne peut entamer l'aménagement étant donné que le Ministère dont relève la protection des monuments envisage de prendre un arrêté de classement.

Une coordination entre les différents départements concernés est hautement souhaitable en l'occurrence.

Que compte faire le Ministre pour remédier à cette situation ?

Réponse :

En principe, un arrêté de classement n'est pris qu'après consultation de toutes les personnes de droit privé et de droit public qui sont concernées. La coordination entre les différents départements compétents est donc assuré en principe.

En outre, l'existence d'un arrêté de classement n'implique pas l'interdiction d'effectuer tous travaux quels qu'ils soient. L'arrêté de classement a pour but d'empêcher la réalisation de travaux qui pourraient causer des dommages au monument ou au site concernés.

Une enquête sera organisée en ce qui concerne la RN 57 à Izegem. Le membre sera tenu au courant de l'évolution de la situation et sera informé concernant les moyens juridiques auxquels il est encore possible de recourir.

*i) Routes et autoroutes**Question :*

Les travaux en cours sur la route nationale 177-A12 Bruxelles-Boom-Anvers ne progressent guère comme il le faudrait.

Il y a toujours des difficultés en ce qui concerne le tunnel sous le Rupel à Boom et les travaux pour la traversée de Boom n'ont pas encore commencé.

Les travaux d'aménagement du tunnel sous le Rupel à Boom ont été entamés au début des années 70.

Quand ce tunnel sous le Rupel pourra-t-il être mis en service ?

Qu'en est-il du contrat et des difficultés non encore résolues ? L'Etat doit-il prendre tous les frais à sa charge ?

Quelles étaient les estimations initiales et quel sera le coût total ?

Antwoord :

De bevoegde diensten hebben geen weet van een gelijktijdige onderbreking van de drie rijkswegen die Antwerpen met Brussel verbinden.

Zulke toestanden zijn niet aanvaardbaar en dienen absoluut vermeden.

De diensten hebben de nodige instructies gekregen in dit verband.

Vraag :

Regelmatig kan worden vastgesteld dat de oude rijkswegen verwaarloosd worden, ofwel door een minder goed onderhoud, ofwel door het uitblijven van de noodzakelijke verbredingen, ofwel door vertragingen waarvoor andere departementen verantwoordelijk zijn.

Een lid denkt hier onder meer aan de RW 57 te Izegem waar reeds sinds jaren onteigeningen uitgevoerd zijn, maar het departement van Openbare Werken de werken niet kan aanvangen omdat door het Ministerie dat moet instaan voor de monumentenzorg, een klasseringsbesluit overwogen wordt.

Een coördinatie tussen de verschillende betrokken departementen is hier ten eerste gewenst.

Hoe denkt de Minister zulks te verhelpen ?

Antwoord :

Een klasseringsbesluit wordt in beginsel slechts genomen na raadpleging van alle privaatrechtelijke en publiekrechtelijke personen die erbij betrokken zijn. De coördinatie tussen de verschillende betrokken departementen is principieel dus verzekerd.

Bovendien houdt een klasseringsbesluit niet in dat er absoluut geen enkel werk mag worden uitgevoerd. De bedoeling van een klasseringsbesluit is te beletten dat werken worden uitgevoerd die het betrokken monument of landschap zouden kunnen schaden.

Wat de rijksweg n° 57 te Izegem betreft, wordt een onderzoek ingesteld. Het lid zal op de hoogte worden gehouden van de evolutie ter zake, alsmede van de juridische middelen die nog kunnen aangewend worden.

*i) Wegen en autosnelwegen**Vraag :*

De werken op Rijksweg 177-A12 Brussel-Boom-Antwerpen vorderen niet zoals het hoort.

Er zijn nog steeds moeilijkheden aan de Rupeltunnel te Boom en de werken in de doortocht te Boom zijn nog niet aangevangen.

De werken aan de Rupeltunnel te Boom zijn begonnen in het begin van de jaren 70.

Wanneer zal de Rupeltunnel in gebruik kunnen worden genomen ?

Hoe zit het met het contract en de nog niet opgeloste moeilijkheden ? Moet de Staat alle kosten op zich nemen ?

Hoeveel bedroeg de originele raming en welk is de totale kostprijs ?

Réponse :

L'adjudication par appel d'offres pour le tunnel sous le Rupel a eu lieu en octobre 1979. Après une étude approfondie des quatre soumissions reçues, c'est le projet de la « temporaire vereniging Rupeltunnel » qui a été adopté. Ce projet comporte un tunnel de 600 mètres de long, qui sera construit en trois parties :

1. l'élément I, de 140 m de long, à immerger dans le canal maritime (cette immersion a déjà été réalisée);
2. le tunnel in-situ de 260 mètres entre les deux voies d'eau;
3. les éléments II et III, longs chacun de 100 m, à immerger dans le Rupel.

La mise en service du tunnel sous le Rupel est prévue pour le printemps 1982. Le retard accusé par les travaux est principalement dû aux problèmes occasionnés par la présence de pierres errantes dans le sous-sol et l'apparition d'une résurgence à l'extrémité nord du tunnel construit in-situ.

En ce qui concerne les difficultés sur ce chantier et les responsabilités y relatives, la situation se présente comme suit :

- inondation du chantier le 14 décembre 1973 : mise à charge de l'entrepreneur;
- présence de couches supérieures peu résistantes sur les rives du Rupel : également mise à charge de l'entrepreneur;
- présence de pierres errantes dans le sous-sol : conséquences mises à charge de l'administration;
- résurgence : en l'espèce, les responsabilités n'ont pas encore été établies; les pourparlers à ce sujet sont en cours avec l'entrepreneur. En outre, on a désigné les experts appelés à faire l'expertise requise.

En premier lieu, l'entrepreneur demande que lui soit versé dès à présent un montant de 400 millions pour les travaux supplémentaires déjà exécutés.

Les estimations initiales étaient de 1 767 000 000 F, alors que les travaux ont été adjugés pour 1 624 517 080 F (prix d'octobre 1971).

Au stade actuel, il n'est pas encore possible d'avancer un chiffre quant au coût total de l'ouvrage d'art. Il y a en effet encore trop d'inconnues pour l'instant, comme par exemple le paiement éventuel de dommages-intérêts par suite de l'apparition d'une résurgence pour laquelle les responsabilités n'ont pas encore été établies, les révisions futures résultant de la fluctuation des salaires et des prix des matériaux, les éventuels travaux d'adaptation, etc.

Sur la base des éléments connus actuellement, le coût est estimé à 3,6 milliards de F (sans la résurgence).

Les travaux pour la traversée de Boom (tunnel semi-ouvert) ont été adjugés et approuvés.

L'exécution débutera pendant la seconde moitié du mois d'avril 1980.

Question :

La route express Malines-Herentals a soulevé des protestations de la part des écologistes, notamment dans la commune de Bonheiden. Par ailleurs, dans la même commune

Antwoord :

De (wedstrijd)aanbesteding voor de Rupeltunnel had plaats in oktober 1979. Na grondige studie van de vier ontvangen inschrijvingen werd het ontwerp van de tijdelijke vereniging Rupeltunnel goedgekeurd. Dit ontwerp omvat een tunnel van 600 meter lengte, die in drie delen wordt gebouwd :

1. het zinkelement I van 140 m lengte (inmiddels afgezonken) in het Zeevaartkanaal;
2. de tunnel in-situ van 260 meter tussen de beide waterwegen;
3. de zinkelementen II en III van elk 100 m, af te zinken in de Rupel.

De indienststelling van de Ruppeltunnel is voorzien in het voorjaar 1982. De vertraging in de werken is hoofdzakelijk te wijten aan de problemen, gerezen wegens de aanwezigheid van zwerfstenen in de ondergrond en het ontstaan van een welvorming in het noordelijk einde van de in-situ gebouwde tunnel.

Met betrekking tot de moeilijkheden op deze werf en de verantwoordelijkheden dienaangaande ziet de toestand eruit als volgt :

- overstroming van de bouwplaats op 14 december 1973 : ten laste gelegd van de aannemer;
- aanwezigheid van weinig weerstandbiedende bovenlagen in de Rupeloevers : eveneens ten laste gelegd van de aannemer;
- aanwezigheid van zwerfstenen in de ondergrond : gevolgen ten laste van het bestuur;
- welvorming : terzake zijn de verantwoordelijkheden nog niet bepaald; de desbetreffende gesprekken met de aannemer zijn aan de gang. Tevens zijn de deskundigen aangevraagd om de ter zake vereiste expertise uit te voeren.

In eerste instantie vraagt de aannemer reeds 400 miljoen voor de reeds uitgevoerde meerwerken.

De originele raming bedroeg 1 767 000 000 F, terwijl de werken aanbesteed werden voor 1 624 517 080 F (prijzen oktober 1971).

Het is nog niet mogelijk nu reeds de totale kostprijs van het kunstwerk aan te geven. Dienaangaande blijven er inderdaad nog te veel onbekenden, zoals o.m. de eventuele schadevergoeding wegens de welvorming waarvoor de verantwoordelijkheden nog dienen bepaald te worden, de toekomstige herzieningen voortvloeiend uit de schommeling van de lonen en materiaalprijzen, mogelijke aanpassingswerken enz.

Op basis van de op het huidig ogenblik gekende elementen wordt de kostprijs geraamd op 3,6 miljard F (zonder welvorming).

De werken in de doortocht te Boom (half-open tunnel) zijn aanbesteed en goedgekeurd.

Met de uitvoering zal in de tweede helft van de maand april 1980 van wal worden gestoken.

Vraag :

De geplande expressweg Mechelen-Herentals heeft enerzijds bij de natuurliefhebbers protesten uitgelokt vooral in de gemeente Bonheiden, terwijl anderzijds de bewoners van

les riverains de la chaussée de Putte ont exprimé la crainte de voir cette chaussée transformée en une voie à grande circulation, qui compromettrait la sécurité routière.

La liaison entre le ring de Malines et la route express porterait également atteinte à la zone du Mechels Broek. La fédération d'arrondissement du B. S. P. a fait parvenir au Ministre, entre le 5 et le 27 juin, une proposition visant à maintenir la liaison prévue entre le ring et la route express sur le territoire de Malines (Mechels Broek) jusqu'aux environs de la limite de Bonheiden. La route ne déboucherait pas à la chapelle Ste-Anne. Son tracé serait infléchi de manière à aboutir à Bonheiden, sur la chaussée de Malines, à hauteur de la Befferdreef.

Quelle est la décision finale en ce qui concerne le tracé de cette route express ?

Est-il exact qu'une liaison rapide est prévue vers le nouveau complexe de loisirs du Mechels Broek et que cette liaison serait prolongée en direction de la tangente nord ?

Est-il exact que l'on s'en tiendra aux projets antérieurs, à hauteur de Putte-Peulis ?

Réponse :

En ce qui concerne l'inflexion de la liaison Malines-Heist-op-den-Berg, vers la chaussée de Malines, à Bonheiden, à hauteur de la Befferdreef, l'Exécutif de la région flamande a récemment fait savoir au Ministre qu'il procédera à l'examen complet du tracé tel qu'il figure sur le plan de secteur définitif de Malines. Aucune décision n'a encore été prise en cette matière.

En ce qui concerne la liaison rapide vers le nouveau centre de loisirs du Mechels Broek, la route Malines-Heist-op-den-Berg est la seule prévue. Il n'est pas envisagé de prolongement en direction de la tangente nord, à hauteur de la Befferdreef.

En ce qui concerne les dispositions prévues dans la zone de Putte-Peulis, le Ministre renvoie au plan de secteur.

Question :

A hauteur de l'ancienne route d'Anvers, à Malines-Nord, des propriétés privées ont subi des dégâts par suite des travaux qui ont été exécutés à cet endroit et notamment en raison des vibrations provoquées par les camions et par le matériel roulant. Des tassements ont provoqué des fissures et des lézardes dans les murs des habitations. Le membre a posé à ce sujet une question écrite au Ministre, le 7 septembre 1979. Le Ministre a répondu qu'il avait chargé ses services de mener une enquête à ce sujet.

Quels sont les résultats de cette enquête et comment les dégâts seront-ils réparés ?

Réponse :

L'enquête à laquelle les services ont procédé a fait apparaître qu'aucune faute n'incombe à l'Administration des Routes en cette matière.

En ce qui concerne la réparation des dégâts, le Ministre se réfère à sa réponse à la question parlementaire que le membre lui avait posée le 7 septembre 1979. Bull. Quest. et Rép. Chambre n° 28, SE 1979 (pp. 1643 et 1644). Cette réponse indique que certains propriétaires ont intenté une action en référé. L'indemnisation éventuelle s'effectuera dans le cadre de la procédure judiciaire.

de Putsesteenweg in deze gemeente de vrees hebben uitgesproken dat ze geconfronteerd zouden worden met een druk bereden baan waarbij de verkeersveiligheid in het ge-
drang zou komen.

Bovendien zou de verbinding van de ring rond Mechelen met de expressweg het gebied Mechels Broek schaden. Tussen 5 en 27 juni werd door de B. S. P.-arrondissementsfederatie Mechelen aan de Minister een voorstel voorgelegd dat neerkomt op het behoud van de geplande verbinding tussen de ring en de expressweg op het grondgebied van Mechelen (Mechels Broek) tot ongeveer aan de grens van Bonheiden. Deze weg zou men alsdan niet laten uitmonden aan de St.-Anna kapel, maar wel ombuigen zodat hij zou uitmonden te Bonheiden op de Mechelse steenweg ter hoogte van de Befferdreef en het daar dan bij te laten.

Welk is nu de uiteindelijke beslissing aangaande het tracé van voormelde expressweg ?

Is het juist dat een snelle verbinding gepland is naar het nieuwe ontspanningscomplex in het Mechels Broek die ter hoogte van de Befferdreef te Bonheiden zou doorgetrokken worden naar de Noordelijke tangente ?

Is het juist dat men het ter hoogte van Putte-Peulis bij de vroegere plannen zal houden ?

Antwoord :

Wat betreft het voorstel tot afbuiging van de geplande verbinding Mechelen-Heist-op-den-Berg naar de Mechelse steenweg te Bonheiden ter hoogte van de Befferdreef, stelde de Vlaamse Executieve de Minister er onlangs in kennis van, dat zij het tracé zoals het voorkomt op het definitief gewestplan Mechelen op alle vlakken zal onderzoeken. Er is dienaangaande nog geen beslissing getroffen.

Wat de snelle verbinding naar het nieuw ontspanningscentrum in het Mechels Broek betreft is enkel de geplande weg Mechelen-Heist-op-den-Berg voorzien. Een mogelijke doortrekking naar de Noordelijke tangente ter hoogte van de Befferdreef is niet gepland.

Voor de schikkingen in de omgeving van Putte-Peulis verwijst de Minister naar het gewestplan.

Vraag :

Ter hoogte van de oude Antwerpse Baan in Mechelen-Noord leden privé-eigendommen schade tengevolge van de werken die aldaar werden uitgevoerd en onder meer door de trillingen veroorzaakt door de zware vrachtwagens en het rollend materiaal. Er hebben zich grondverzakkingen voorgedaan met als gevolg het scheuren en barsten van muren van woningen. Over deze aangelegenheid heeft het lid op 7 september 1979 aan de Minister een schriftelijke vraag gesteld. In zijn antwoord heeft de Minister medegedeeld dat hij zijn diensten opdracht gegeven heeft een onderzoek in te stellen.

Welke zijn de resultaten van dit onderzoek en op welke wijze zal de geleden schade vergoed worden ?

Antwoord :

Uit het onderzoek dat door de diensten werd uitgevoerd is gebleken dat het bestuur der Wegen in deze aangelegenheid geen enkele schuld treft.

Nopens de wijze van vergoeden der schade refereert de Minister naar zijn antwoord op de parlementaire vraag, van het lid dd. 7 september 1979 (Bull. Vr. en Antw. Kamer n° 28 van B.Z. 1979, (pp. 1643 en 1644). Hierin wordt vermeld dat bepaalde eigenaars een kortgeding ingespannen hebben. Het is dan ook in het kader van de gerechtelijke procedure dat de eventuele vergoedingen zullen toegekend worden.

Question :

La prolongation de l'E10 en direction de la criée de Sint-Katelijne-Waver est en voie de réalisation.

A-t-on prévu sur le territoire de Sint-Katelijne-Waver, en vue de protéger les zones résidentielles du centre de la localité un talus antibruit semblable à celui qui a été aménagé sur le territoire de Malines pour protéger le quartier d'Otterbeek ?

De quelle manière et selon quel tracé ce prolongement de la sortie de l'E10 sur le territoire de Sint-Katelijne-Waver sera-t-il relié à la route express Malines-Herentals ?

Réponse :

Il convient de souligner tout d'abord que le prolongement de la sortie qui est visé ne constitue pas en fait une voie d'accès à la tangente nord du grand ring de Malines et n'est donc pas directement reliée à l'autoroute E10.

Eu égard aux nuisances acoustiques prévisibles, le quartier d'Otterbeek a été protégé le long du grand ring de Malines par un écran antibruit formé par un talus. Une comparaison entre les zones résidentielles de Sint-Katelijne-Waver et le quartier d'Otterbeek ne se justifie cependant pas.

En effet, les zones résidentielles précitées ne se trouvent pas à proximité immédiate des sources de bruit. C'est pourquoi aucune mesure n'est actuellement prévue pour lutter contre les nuisances acoustiques.

La liaison avec la route en projet Malines-Heist-op-den-Berg sera réalisée conformément aux dispositions du plan de secteur de Malines approuvé par arrêté royal.

Question :

On sait que le Ministre s'intéresse à la diminution des encombrements et à la revitalisation des noyaux d'habitat par le biais d'écrans antibruit et de déviations.

Un membre revient à ce propos sur le problème de l'aménagement de la RN 14 dans le centre de la ville de Harelbeke.

Il était prévu initialement d'aménager dans cette localité une route à quatre bandes, ainsi qu'il ressort des plans d'alignement actuels.

En vue de préserver la viabilité de Harelbeke, il a été décidé de réviser les plans d'alignement et de limiter la largeur de la route à deux bandes de circulation.

Les plans d'alignement actuels qui n'ont pas encore été modifiés entraînent pour les riverains une lourde contrainte et une situation peu confortable.

Par ailleurs, la procédure de modification des plans d'alignement est très longue et très complexe. Quelle est actuellement la situation et les avis concernant les travaux d'aménagement tiennent-ils déjà compte de la conception nouvelle ?

Réponse :

Les nouveaux plans d'alignement ont été établis et la procédure relative à la promulgation de l'arrêté royal sera engagée incessamment.

Les avis relatifs aux travaux d'aménagement ne peuvent légalement être délivrés sur base des nouveaux plans d'alignement avant que ces derniers aient été approuvés par arrêté royal.

Vraag :

De verlengde afrit van de E10 wordt aangelegd in de richting van de veiling te St.-Katelijne-Waver.

Is op het gebied van Sint-Katelijne-Waver ter afscherming van de woonwijken Katelijne-Waver Centrum een geluidswerende talud voorzien zoals er langs dezelfde baan een werd opgericht op het grondgebied Mechelen ter afscherming van de woonwijk Otterbeek ?

Op welke wijze en volgens welk tracé zal deze verlengde afrit van de E10 via het grondgebied van Sint-Katelijne-Waver een verbinding krijgen met de expressweg Mechelen-Herentals ?

Antwoord :

Vooraf zij erop gewezen dat bedoelde afrit in feite geen toegangsweg vormt tot de noordelijke tangente van de grote ring te Mechelen en dus niet rechtstreeks aansluit op de autosnelweg E10.

Gelet op de verwachte geluidshinder aan de woonwijk Otterbeek langs de grote ring te Mechelen, werd geopteerd voor een geluidsscherm onder de vorm van een aarden berm. Een vergelijking tussen de woonwijken te Sint-Kathelijne-Waver en de woonwijk Otterbeek gaat echter niet op.

Eerstbedoelde wijken vallen immers buiten de directe invloedssfeer van het geluid. Daarom worden momenteel geen voorzieningen tegen eventuele geluidshinder overwogen.

De verbinding met de geplande weg Mechelen-Heist-op-den-Berg zal geschieden conform de schikkingen van het bij koninklijk besluit goedgekeurd gewestplan Mechelen.

Vraag :

De bekommernis van de Minister i.v.m. de beperking van de verkeershinder en het terug leefbaar maken van de woonkernen door middel van bv. geluidswerende constructies en omléidingen is bekend.

In dit verband komt een lid terug op de problematiek i.v.m. de voorzieningen van de RW 14 in het centrum van de stad Harelbeke.

Aanvankelijk bestond hier het plan om een viervaksweg aan te leggen. Dit vindt men dan ook terug in de huidige rooilijnplannen.

In het kader van de vrijwaring van de leefbaarheid van Harelbeke, werd beslist om de rooilijnen te herzien en de breedte van de weg te beperken tot twee rijstroken.

De huidige niet aangepaste rooilijnen betekenen echter voor de getroffen een zware belasting en een onzekere toestand.

De procedure tot wijziging van de rooilijnen is zeer omslachtig en duurt lang. Welk is de huidige stand van zaken en worden momenteel de adviezen i.v.m. verbouwingswerken reeds afgeleverd in de nieuwe optiek ?

Antwoord :

De nieuwe rooilijnen zijn uitgetekend. De procedure tot uitvaardiging van het koninklijk besluit zal eerstdaags ingezet worden.

Zolang de nieuwe rooilijnen niet bij koninklijk besluit zijn goedgekeurd, is er geen enkele wettelijke basis om de adviezen in verband met verbouwingswerken reeds af te leveren volgens de niet goedgekeurde rooilijnen.

Question :

Où en est l'examen du projet de construction d'un tunnel à deux bandes de circulation sous le passage à niveau de Gembloux ?

Réponse :

La convention d'usage entre le département et le Fonds des routes d'une part, et la S. N. C. B., d'autre part, a été signée le 16 mars 1978. Elle prévoit notamment que la S. N. C. B. procède aux études et à l'exécution des travaux.

Le 22 novembre 1979, la direction des routes à Namur a transmis pour avis à la direction générale des routes, le projet que la S. N. C. B. lui a soumis le 16 octobre 1979.

La direction des routes à Namur estime que la solution proposée par la S. N. C. B. est dangereuse.

En effet, le tunnel prévu par celle-ci ne permet que la réalisation d'une chaussée à deux voies de circulation sans séparateur central et sans bande d'arrêt d'urgence.

L'administration des routes a pris contact en décembre 1979 avec la S. N. C. B. Elle a promis de réexaminer le projet en vue de soumettre à l'administration précitée de nouvelles propositions qui répondraient dans la mesure du possible aux préoccupations de la direction des routes à Namur.

A ce jour, aucune réponse de la S. N. C. B. n'est parvenue au Ministre.

Il intervient toutefois auprès de cette dernière afin que la progression du dossier soit accélérée.

Question :

Quel est le calendrier des travaux pour la route nationale Aalter-Maldegem ?

Réponse :

Les travaux de construction du contournement de Maldegem seront entrepris dès le printemps.

Un montant de 140 millions est prévu à cet effet au programme de 1980. Il s'agit en l'occurrence de la première phase de la construction de la deuxième bande de circulation de la RN310 Aalter-Maldegem.

La deuxième phase de ces travaux est prévue dans le projet de plan quinquennal pour 1981.

Le réaménagement du complexe d'accès à l'autoroute E5 à Aalter est prévu pour 1981. Cette phase sera également la dernière de la liaison Aalter-Maldegem.

La mise en service peut être prévue pour fin 1983 ou début 1984.

Question :

Le tracé de la route nationale 772 est-il définitivement arrêté ?

Sera-t-il procédé à la consultation préalable des administrations communales intéressées ?

Vraag :

Hoever staat men met de bespreking van het ontwerp voor de aanleg van een tunnel met twee rijstroken onder de overweg te Gembloux ?

Antwoord :

De gebruikelijke overeenkomst tussen het departement en het Wegenfonds werd op 16 maart 1978 ondertekend. Ze bepaalt met name dat de N. M. B. S. instaat voor de studie en voor de uitvoering van het werk.

Op 22 november 1979 heeft de Directie der Wegen te Namen het haar door de N. M. B. S. op 16 oktober voorgelegde plan aan de Algemene Directie der Wegen overgemaakt.

De Directie der Wegen te Namen is van oordeel dat de N. M. B. S. een gevaarlijke oplossing heeft voorgesteld.

De door de N. M. B. S. ontworpen tunnel zou immers slechts twee rijstroken bevatten, zonder middenberm en zonder vluchtstrook.

Het Bestuur der Wegen heeft in december 1979 contact opgenomen met de N. M. B. S. die beloofd heeft het plan weer in studie te nemen en aan het voornoemde Bestuur nieuwe voorstellen te doen die zoveel mogelijk aan de wensen van de Directie der Wegen te Namen beantwoorden.

Tot nog toe heeft de Minister van de zijde van de N. M. B. S. geen enkel antwoord ontvangen.

Hij zal echter bij de N. M. B. S. aandringen op een snellere afhandeling van het dossier.

Vraag :

Welk is de timing der werken aan de rijksweg Aalter-Maldegem ?

Antwoord :

De werken voor de aanleg van de omlegging van Maldegem zullen deze lente nog aanvangen.

Op het programma 1980 werd daartoe een bedrag uitgetrokken van 140 miljoen. Het betreft hier de eerste fase voor de aanleg van de tweede rijbaan van de RW310 Aalter-Maldegem.

In het ontwerp van vijfjarenplan is de tweede fase van deze werken gepland voor 1981.

De herinrichting van het toegangscomplex tot de autosnelweg E5 te Aalter is gepland voor 1981. Dit zal meteen de laatste fase zijn van de verbinding Aalter-Maldegem.

De indienststelling kan dus voorzien worden tegen eind 1983 of begin 1984.

Vraag :

Is het tracé van de rijksweg 772 reeds definitief vastgelegd ?

Worden de betrokken gemeentebesturen vooraf om advies gevraagd ?

Réponse :

Le tracé de cette route nationale a été porté sur le plan de secteur définitif de Roulers-Tielt (arrêté royal du 17 décembre 1979).

Les plans de secteur sont établis par l'Exécutif de la région flamande après consultation des instances responsables intéressées.

Question :

1. Route nationale n° 323 Roulers-Pittem

Le dossier d'adjudication relatif à la modernisation du tronçon situé entre Roulers et la route nationale n° 71 est-il déjà prêt ?

Quand cette adjudication aura-t-elle lieu ou, si la date n'en est pas encore fixée, pour quand la modernisation de ce tronçon peut-elle être prévue ?

2. Route nationale n° 66 Lichtervelde-Gand

Existe-t-il déjà un dossier d'adjudication pour le tronçon de cette route qui relie Tielt à Deinze ?

Dans l'affirmative, quand cette adjudication aura-t-elle lieu ?

Dans la négative, pour quand la modernisation de ce tronçon est-elle prévue ?

3. Route nationale n° 299 Tielt-Aalter

Existe-t-il déjà un dossier d'adjudication pour le tronçon de cette route qui relie Tielt à Aalter ?

Dans l'affirmative, quand cette adjudication aura-t-elle lieu ?

Dans la négative, pour quand la modernisation de ce tronçon est-elle prévue ?

Réponse :

En réponse aux différentes questions posées à propos des routes nationales 323, 66 et 299, il convient de faire observer que la modernisation de ces routes fait en réalité partie des travaux destinés à assurer la jonction de Roulers, via Tielt, respectivement avec l'autoroute E3 et avec l'autoroute A5.

La nouvelle route nationale n° 308, appelée le « ring de Roulers » en est la première phase.

La continuité des travaux est l'un des objectifs poursuivis par la politique du Ministre. Il a, par conséquent, chargé ses services d'élaborer un programme d'infrastructures routières pour les années 1981-1985.

Au programme de 1980 a déjà été prévu un montant de 80 millions pour les travaux devant permettre d'opérer la jonction entre la route nationale 57 et la route provinciale 63 Roulers-Torhout.

Jusqu'à l'embranchement de l'autoroute A17, les travaux restants seront exécutés en deux phases, dont les adjudications sont prévues pour 1981 et 1982. Les expropriations à Ardooie pour le tronçon d'autoroute A17 - route nationale 71 commenceront en 1980.

A partir de 1981 sera achevée l'exécution des travaux prévus dans le projet de plan quinquennal susvisé; ils concernent :

- la route nationale 66 : à partir de 1982;
- la route nationale 299 : à partir de 1983 (et plus particulièrement l'évitement de Ruiselede).

Antwoord :

Het tracé van deze rijksweg werd vastgelegd op het definitief gewestplan Roeselare-Tielt (koninklijk besluit van 17 december 1979).

Het opstellen van de gewestplannen gebeurt door het Vlaamse executief, na raadpleging van de verschillende betrokken verantwoordelijke instanties.

Vraag :

1. Rijksweg n° 323 Roeselare-Pittem

Is het aanbestedingsdossier reeds klaar voor de modernisering van het gedeelte tussen Roeselare en de rijksweg n° 71 ?

Wanneer zal deze aanbesteding plaatshebben of, indien zulks nog niet vaststaat, wanneer is de modernisering van dit gedeelte in het vooruitzicht gesteld ?

2. Rijksweg n° 66 Lichtervelde-Gent

Bestaat er reeds een aanbestedingsdossier voor het gedeelte van deze rijksweg tussen Tielt en Deinze ?

Zo ja, wanneer zal deze aanbesteding plaatshebben ?

Zo neen, wanneer is de modernisering van dit gedeelte in het vooruitzicht gesteld ?

3. Rijksweg n° 299 Tielt-Aalter

Bestaat er reeds een aanbestedingsdossier voor het gedeelte Tielt-Aalter van deze rijksweg ?

Zo ja, wanneer zal deze aanbesteding doorgaan ?

Zo neen, voor wanneer is de modernisering van dit deel in het vooruitzicht gesteld ?

Antwoord :

In verband met de verschillende vragen betreffende de rijkswegen 323, 66 en 299 zij opgemerkt dat deze rijkswegen in feite deel uitmaken van de verbinding Roeselare over Tielt, respectievelijk met de autosnelweg E3 en met de autosnelweg E5.

De nieuwe rijksweg 308, de zogenaamde « ring » te Roeselare, is er de eerste fase van.

Continuïteit in de werken is één van de oogmerken van het beleid door de Minister gevoerd. Hij heeft zijn diensten dan ook opdracht gegeven om een plan 1981-1985 voor de wegeninfrastructuur op te stellen.

Op het programma 1980 werd reeds een bedrag van 80 miljoen voorzien voor de werken vanaf de rijksweg 57 tot de provinciale weg 63 Roeselare-Torhout.

Tot aan de aansluiting met de autosnelweg A17 worden de resterende werken gesplitst in 2 fasen, waarvan de aanbestedingen gepland zijn voor 1981 en 1982. De onteigeningen te Ardooie in het vak autosnelweg A17-rijksweg 71 zullen in 1980 beginnen.

Vanaf 1981 zal voorzien worden in de verdere afwerking, waarbij in het ontwerp van hogervermeld 5-jarenplan zijn opgenomen :

- rijksweg 66 : vanaf 1982;
- rijksweg 299 : vanaf 1983 (meer bepaald de omleiding van Ruiselede).

Question :

Quelles sont les prévisions en ce qui concerne l'exécution des travaux de l'autoroute A17 ?

Réponse :

L'autoroute A17, section E3 — limite du Hainaut relève de la compétence de l'administration des routes.

Tous les travaux de cette section ont été adjugés, à l'exception d'un pont, et sont en cours d'exécution. Le pont B72 sera mis en adjudication en 1980. L'achèvement complet de cette section peut donc être prévu pour la moitié de 1981.

La section qui part de l'E3 en direction de Bruges et dont 16 km ont déjà été mis en service relève de la compétence de l'Intercommunale pour les autoroutes de la Flandre occidentale.

Les travaux nécessaires pour opérer la jonction entre le canal Roulers-Lys et la RN 70 à Lichtervelde ont été adjugés et sont en cours d'exécution sur une longueur d'environ 11 km.

L'autoroute A 17 figure au programme d'infrastructures prioritaires et la mise en service de la section allant jusqu'à l'autoroute E5 à Loppem peut être prévue pour 1985.

Question :

Deux types de problèmes se posent en ce qui concerne la circulation à Roulers : les uns concernent le trafic de transit à l'intérieur de la ville et les autres le désenclavement de la ville.

La réalisation du « ring » de Roulers, la RN 308, a été entamée par la construction d'une première section, qui relie la RN 57 à la RN 63.

Un crédit de 80 millions destiné à permettre le prolongement de cette section jusqu'à la RN 57 au nord de Roulers figure au programme de 1980.

Quels sont les travaux prévus pour 1980 et quels autres travaux envisage-t-on d'effectuer pour boucler le « ring » de Roulers jusqu'à l'autoroute A 17 à Ardooie ?

Réponse :

L'adjudication des travaux de terrassement et de voirie pour la section qui va de la RN 57 Roulers-Dixmude à la route provinciale 63 Roulers-Torhout est prévue pour 1980.

Dans un premier temps, la route nationale sera cependant reliée à la route provinciale 63 par une jonction à niveau.

L'emjambement de la route provinciale 63 et les travaux de terrassement et de voirie de la section assurant la jonction avec l'autoroute A 17 sont prévus pour 1981 et 1982 dans le projet de plan quinquennal 1981-1985.

Le coût de ces travaux est estimé à 200 millions de francs.

Question :

Depuis plusieurs années déjà, la région d'Izegem-Roulers attend que ses parcs industriels soient raccordés à la voirie de l'Etat. C'est ainsi qu'à Izegem notamment, une section longue de 700 mètres seulement, ne peut être aménagée par le Ministère des Travaux publics ni par le Secrétariat d'Etat à l'Economie régionale. Cette situation est absurde et il convient d'y remédier le plus rapidement possible.

Quelles sont les intentions du Ministre à cet égard ?

Vraag :

Welke zijn de vooruitzichten voor de uitvoering van de werken van de autosnelweg A17 ?

Antwoord :

De autosnelweg A17, vak E3-grens Henegouwen, behoort tot de bevoegdheid van het bestuur der wegen.

Op dit vak zijn, met uitzondering van één brug, alle werken aanbesteed en in uitvoering. De brug B72 wordt aanbesteed in 1980. De volledige afwerking van dit vak kan dus worden voorzien tegen midden 1981.

Het vak vanaf de E3, richting Brugge, waarvan momenteel reeds 16 km in dienst zijn, behoort tot de bevoegdheid van de I. V. A. W.

De werken vanaf het kanaal Roeselare-Leie tot de RW70 te Lichtervelde zijn aanbesteed en momenteel in uitvoering over een lengte van ongeveer 11 km.

De autosnelweg A17 werd opgenomen in het prioritair infrastructuurprogramma en de indienststelling tot aan de autosnelweg E5 te Loppem kan voorzien worden voor 1985.

Vraag :

M.b.t. het verkeer te Roeselare zijn er twee soorten problemen nl. de problemen i.v.m. het doorgaande verkeer in de stad en voorts de problematiek i.v.m. de ontsluiting.

Met de zogenaamde « ring » van Roeselare, de RW 308, werd een aanvang gemaakt door de aanleg van een eerste vak vanaf de RW 57 tot aan de RW 63.

Op het programma 1980 is een krediet van 80 miljoen voorzien voor het doortrekken van dit gedeelte tot aan de RW 57 ten noorden van Roeselare.

Welke werken worden in 1980 gepland en hoe ziet de verdere planning eruit om de « ring » van Roeselare te sluiten tot aan de autosnelweg A 17 te Ardooie ?

Antwoord :

Voor 1980 is de aanbesteding gepland voor de grond- en wegeniswerken op het vak vanaf de RW 57 Roeselare-Diksmuide tot de RW 63 Roeselare-Torhout.

Op de RW 63 zal, althans in de eerste fase, een gelijkgrondse aansluiting verwezenlijkt worden.

De overbrugging van de RW 63 en de grond- en wegeniswerken tot aan de autosnelweg A 17 zijn op het ontwerp vijfjarenplan 1981-1985 voorzien voor 1981 en 1982.

De kosten van deze werken worden op 200 miljoen frank geraamd.

Vraag :

Reeds verscheidene jaren wacht de streek van Izegem-Roeselare op een aansluiting van de industriezones op de rijkswegen. Zo is er o.m. te Izegem een vak van slechts 700 m dat niet kan aangelegd worden door het ministerie van Openbare Werken, noch door het staatssecretariaat voor Streekeconomie. Deze toestand is absurd en dient zo vlug mogelijk te worden verholpen.

Wat zijn de inzichten van de Minister in dit verband ?

Réponse :

Les services compétents ont examiné en détail la possibilité d'aménager cette route en utilisant des crédits du département. La chose s'est révélée impossible parce qu'il s'agissait d'une route à usage purement industriel. La section existante, qui est parallèle à la RN 308, a été aménagée à l'époque au moyen de crédits figurant à l'article 60.01 A et mis à disposition par le secrétariat d'Etat à l'Economie régionale.

La section restante, qui relie Kachtem à la RN 57, a été aménagée au moyen de crédits du budget des Travaux publics, parce que les travaux d'élargissement du canal Roulers-Lys avaient nécessité la fermeture de la route existante.

Il résulte de décisions prises par le C. M. A. F. et le C. M. C. E. S. en ce qui concerne le subventionnement de l'équipement des parcs industriels d'intérêt régional que ces travaux peuvent bénéficier d'une subvention de 65 %.

Question :

La construction du pont de la RN 308 à Rumbeke, à l'endroit où se termine provisoirement l'autoroute A 17 est maintenant achevée.

Les bretelles d'accès au pont doivent toutefois encore être aménagées et pourvues d'un revêtement, tandis que le complexe de jonction reste à construire.

Malgré la signalisation lumineuse tricolore installée par mesure de sécurité, des accidents de roulage se produisent régulièrement à cet endroit et il faut bien constater que la solution actuelle gêne fortement le trafic sur la RN 308, qui est une voie très fréquentée.

Quand procédera-t-on à l'adjudication des travaux qui doivent encore être réalisés, de manière à ce que la situation puisse être régularisée ?

Réponse :

L'aménagement du carrefour routier en question relève de la compétence de l'Association intercommunale des autoroutes de la Flandre occidentale.

Les travaux qui doivent encore être réalisés comprennent l'aménagement des bretelles d'accès au pont existant avec pose d'un revêtement et la construction des bretelles du complexe de jonction. Une enquête a montré que la réalisation des travaux par phases n'était pas rentable financièrement et qu'elle était techniquement impossible.

L'adjudication de ces travaux peut se faire en 1980. Les travaux ne peuvent être autorisés que dans le cadre des crédits prévus pour 1981. Les travaux débuteraient au printemps de 1981.

La mise en service aura probablement lieu à la fin de 1981.

Question :

Le Ministre peut-il prévoir des crédits supplémentaires pour les travaux urgents suivants :

- RN 308 à Deerlijk;
- RN 901 à Courtrai-Avelgem ?

Réponse :

Seule la RN 308, section E 3 - RN 14, fait encore partie de la concession de l'Intercommunale E 3. La RN 901 relève de la compétence de l'Administration des Routes.

Antwoord :

De mogelijkheid om deze weg te laten aanleggen met kredieten van het departement werd door de diensten grondig onderzocht. De aanleg bleek onmogelijk omdat het hier een louter industriële weg betrof. Het reeds aangelegde gedeelte, parallel met de RW 308 werd indertijd aangelegd met kredieten die voorkomen onder artikel 60.01 A en ter beschikking worden gesteld door het staatssecretariaat voor Streekeconomie.

Het overige gedeelte vanaf Kachtem tot de RW 57 werd aangelegd met kredieten van Openbare Werken omwille van het feit dat door de verbredingswerken aan het kanaal Roesselare-Leie, de bestaande weg liende afgesloten te worden.

Ingevolge de beslissingen van het M. C. V. A. en het M. C. E. S. C. betreffende de subsidiëring van de uitrusting van industrieterreinen van regionaal belang, kan de subsidiëring 65 % bedragen.

Vraag :

Aan het voorlopige eindpunt van de autosnelweg A 17 te Rumbeke is de brug in de RW 308 thans afgewerkt.

De opritten tot de brug moeten echter nog worden aangepast en verhard terwijl het toegangscomplex nog moet aangelegd worden.

Niettegenstaande de beveiliging met driekleurige lichtsignalisatie gebeuren daar regelmatig verkeersongevallen en veroorzaakt de huidige oplossing toch veel verkeershinder op de drukke RW 308.

Wanneer wordt er voorzien in de aanbesteding van de ontbrekende werken zodat de toestand kan geregulariseerd worden ?

Antwoord :

De aanleg van bedoeld verkeersknooppunt valt onder de bevoegdheid van de intercommunale vereniging voor de autosnelwegen van West-Vlaanderen.

De nog uit te voeren werken behelzen enerzijds het aanpassen van de opritten tot de bestaande brug, het verharderen van de aanleg van de armen van het toegangscomplex. Een onderzoek heeft uitgewezen dat een splitsing in fasen qua financiering niet rendabel is en dat de uitvoering in fasen technisch niet haalbaar is.

De aanbesteding van deze werken kan doorgaan in 1980. De goedkeuring van de werken kan slechts gebeuren in het kader van de kredieten voor 1981. De werken zouden aanvangen in de lente 1981.

De indienststelling is waarschijnlijk te verwachten voor eind 1981.

Vraag :

Kan de Minister bijkomende kredieten voorzien voor de volgende dringende werken :

- rijksweg 308 te Deerlijk;
- rijksweg 901 Kortrijk-Avelgem ?

Antwoord :

Enkel de rijksweg 308, vak E 3 - RW 14, behoort nog tot de concessie van de Intercommunale E 3. De rijksweg 901 valt onder het beheer van het bestuur der wegen.

Le Ministre a proposé de prévoir au programme du Fonds des Routes pour 1980 un crédit de 100 millions de F pour la construction du pont qui doit enjamber la Lys à Harelbeke. Afin d'assurer la continuité des travaux de construction de la nouvelle RN 308, section RN 71 - E 3, il a demandé instamment à l'Intercommunale pour l'autoroute E 3 de procéder en 1980 aux expropriations nécessaires sur la section Deerlijk-Harelbeke.

Un crédit de 55 millions de F a été inscrit pour 1980 au budget de cette Intercommunale. Les travaux de voirie ne pourront être mis en adjudication qu'une fois les expropriations terminées.

En ce qui concerne la RN 901 Courtrai-Avelgem, les plans d'expropriations et d'exécution nécessaires doivent encore être élaborés. Comme il a déjà été signalé, le Ministre a chargé ses services d'établir un plan pour les années 1981 à 1985. L'avant-projet de ce plan prévoit l'exécution de la première phase pour 1982 et celle de la deuxième phase pour 1983.

Question :

La construction de la RN 746 est prévue au budget de 1980. Ces travaux pourront-ils être exécutés en même temps que ceux de l'autoroute A 19 Courtrai-Ypres ?

Réponse :

Un crédit de 200 millions de F est effectivement prévu au budget de 1980 pour la RN 746, contournement Est de Menin.

Le Conseil d'administration de l'Intercommunale pour les autoroutes de la Flandre occidentale a décidé d'ouvrir l'autoroute A 19 à la circulation, sur une seule bande, pour la fin de 1980.

A l'exception d'un certain nombre de ponts, dont la construction est moins urgente, tous les travaux nécessaires ont été mis en adjudication.

Question :

La route nationale 71 est coupée en raison du très mauvais état du « Rampebrug », à Oostkamp.

Si un nouveau pont était construit, il serait souhaitable qu'il soit intégré à la jonction autoroute A17-Baron Ruzettelaan à Bruges, c'est-à-dire de réaliser une liaison par le Sud-Est.

Réponse :

Il est procédé actuellement à la réparation indispensable de la superstructure du pont et non pas à la construction d'un nouveau pont.

Il conviendrait en effet que ce dernier soit intégré à la jonction entre l'autoroute A17 et la Baron Ruzettelaan à Bruges, dont le tracé figure au plan de secteur définitif Bruges-littoral Est.

Le tracé de cette jonction, tel qu'il figure au plan de secteur précité, n'est toutefois pas réalisable. D'une part, des problèmes techniques se posent en raison de la présence de deux lignes ferroviaires fort proches l'une de l'autre et, d'autre part, le projet de tracé initial comporte des constructions industrielles.

Op het programma van het Wegenfonds voor 1980 heeft de Minister een krediet van 100 miljoen voorgesteld voor het bouwen van de brug over de Leie te Harelbeke. Met het oog op een continue afwerking van de nieuwe RW 308, vak RW 71 - E3, heeft hij bij de I. V. A. E3 erop aangedrongen om in 1980 over te gaan tot de nodige onteigeningen op het vak Deerlijk-Harelbeke.

In 1980 werd op de begroting van de I. V. A. E3 een krediet van 55 miljoen uitgetrokken. Pas nadat de onteigeningen voltooid zijn kunnen de wegeniswerken aanbesteed worden.

Wat betreft de rijksweg 901 Kortrijk-Avelgem, dienen de nodige onteigenings- en uitvoeringsplannen nog opgemaakt te worden. Zoals reeds eerder medegedeeld heeft de Minister zijn diensten opdracht gegeven een plan 1981-1985 op te maken. In het desbetreffend voorontwerp is voor 1982 in een eerste fase voorzien. De tweede fase is gepland voor 1983.

Vraag :

De uitvoering van de RW 746 is voorzien op de begroting 1980. Kan deze uitvoering samen gaan met de uitvoering van werken aan de autosnelweg A 19 Kortrijk-Ieper ?

Antwoord :

Op de begroting 1980 is inderdaad een krediet van 200 miljoen uitgetrokken voor de rijksweg 746, oostelijke omleiding Menen.

De raad van beheer van de I. V. A. W. besliste om tegen eind 1980 de autosnelweg A 19 op één rijbaan voor het verkeer open te stellen.

Met uitzondering van een aantal minder dringende overbruggingen zijn alle daartoe nodige werken aanbesteed.

Vraag :

Wegens de kritieke toestand van de « Rampebrug » te Oostkamp, is de rijksweg 71 onderbroken.

Indien een nieuwe brug wordt gebouwd is het wenselijk dat deze brug geïntegreerd wordt in de verbinding tussen de A17 en de Baron Ruzettelaan te Brugge, dit wil dus zeggen dat een zuid-oostelijke verbinding tot stand wordt gebracht.

Antwoord :

Thans wordt overgegaan tot de noodzakelijke herstelling van de bovenbouw van de brug, en niet tot de bouw van een nieuwe brug.

Het is inderdaad wenselijk dat de nieuwe brug zou geïntegreerd worden in de verbinding tussen de A17 autosnelweg en de Baron Ruzettelaan te Brugge, waarvoor er een tracé opgenomen is op het definitief gewestplan van Brugge-Oostkust.

Het tracé van deze verbindingsweg zoals dit voorkomt op genoemd gewestplan, is echter niet uitvoerbaar. Enerzijds zijn er technische problemen, i.v.m. de aanwezigheid van twee dicht bij elkaar gelegen spoorlijnen, anderzijds komt op het aanvankelijk gepland tracé industriële bebouwing voor.

Question :

Le « Rampebrug » à Oostkamp est hors service.

Les jours de circulation intense, plus de 15 000 automobilistes empruntent ce pont, qui est situé sur le grand axe routier Bruges-Courtrai.

Le Ministre a promis que le pont serait remis en service en juillet 1980 après une réparation provisoire via un appel d'offres restreint.

Comme le coût de ces travaux ne sera guère supérieur à 10 millions ou sera même inférieur à ce montant, le Ministre ne pourrait-il pas envisager de les faire exécuter directement comme travaux d'entretien ?

Cela permettra de remettre le pont en service en quelques semaines sans frais supplémentaires. Le Ministre apporterait ainsi sa contribution aux économies d'énergie, étant donné que les voitures doivent faire actuellement un grand détour en empruntant deux déviations.

Réponse :

Le fort mauvais état des poutres maîtresses interdisait toute circulation sur le pont.

Tout a été mis en œuvre afin que la déviation nécessaire soit aussi sûre et aussi courte que possible.

L'étude des possibilités de réparation a été immédiatement entreprise. L'adjudication restreinte des travaux de réparation est fixée au 4 mars 1980.

Le délai d'exécution est d'un mois.

Confier directement la réalisation des travaux à un entrepreneur de travaux d'entretien routier n'est pas indiqué, étant donné qu'il s'agit de travaux spéciaux, c'est-à-dire de la réparation d'un pont au-dessus d'une ligne de chemin de fer à fort trafic.

Question :

Les intercommunales des autoroutes E3 et I. V. A. W. n'ont pas bénéficié de crédits suffisants pour mener à bien les programmes prévus.

Dans l'arrondissement de Courtrai, plusieurs routes n'ont pu être achevées et n'ont, dès lors, pu être ouvertes à la circulation.

Quelles dispositions le Ministre envisage-t-il de prendre en cette matière ?

Réponse :

Il faut souligner tout d'abord que chaque intercommunale bénéficie d'un crédit global en fonction de l'ensemble du budget du département.

C'est le conseil d'administration qui décide de l'affectation du crédit accordé, en fonction des possibilités de réalisation des projets (état de la procédure d'expropriation, projet...).

Le montant des crédits était évidemment plus élevé au lendemain de la création des intercommunales qu'à l'heure actuelle.

L'autoroute E3 est, en effet, achevée en grande partie, du moins en ce qui concerne la circulation en transit.

Il faut souligner également que les crédits accordés sont répartis entre les zones de Courtrai, de Gand, d'Anvers et de Turnhout.

A Courtrai, il s'agit d'achever la ceinture avant de procéder à l'aménagement d'une autoroute à part entière.

Vraag :

De « Rampebrug » te Oostkamp werd onderbroken.

Op drukke dagen gebruiken meer dan 15 000 automobilisten deze brug, die gelegen is op de drukke verkeersader Brugge-Kortrijk.

De Minister beloofde dat deze brug in juli 1980 opnieuw zou toegankelijk zijn na voorlopig herstel via een beperkte prijssofferte.

Daar deze werken slechts iets meer dan 10 miljoen zullen kosten, of zelfs minder, zou de Minister niet kunnen overwegen om deze werken rechtstreeks uit te geven als onderhoudswerk ?

Zodoende zou deze brug reeds na enkele weken opnieuw toegankelijk zijn zonder bijkomende kosten en zou de Minister bijdragen tot een aanzienlijke energiebesparing daar alle wagens nu een grote omweg via twee omleidingen moeten maken.

Antwoord :

De zeer slechte toestand van de hoofdliggers van de brug liet niet toe om verder enig autoverkeer op de brug toe te laten.

Alles werd in het werk gesteld om de noodzakelijke omleiding zo veilig en zo kort mogelijk te voorzien.

Onmiddellijk werd de studie aangevat omtrent de herstellingsmogelijkheden van de brug. Reeds op 4 maart 1980 zal de beperkte aanbesteding van de herstellingswerken plaatshebben.

De uitvoeringstermijn bedraagt één maand.

Het is niet aangewezen deze werken rechtstreeks toe te vertrouwen aan een onderhoudsaannemer van wegenwerken aangezien het hier een speciaal werk betreft, namelijk een brugherstelling boven een druk bezette spoorlijn.

Vraag :

De intercommunales voor de autosnelwegen E3 en I. V. A. W. kregen te weinig kredieten om de vooropgestelde programma's te verwezenlijken.

In het arrondissement Kortrijk werden een aantal wegen niet afgewerkt en kunnen daarom niet in gebruik genomen worden.

Wat overweegt de Minister om dat te verhelpen ?

Antwoord :

Wat betreft de intercommunales dient eerst en vooral te worden opgemerkt dat een globaal krediet per intercommunale wordt toegekend, dit in functie van de totale begroting van het departement.

De bestemming van het toegestaan krediet wordt vastgelegd door de raad van beheer in functie van de realiseerbaarheid van de projecten (stand van de onteigeningen, ontwerp...).

Vanzelfsprekend waren de kredieten in de periode na de oprichting hoger groter dan nu.

Het belangrijkste gedeelte van de autosnelweg E3 is, wat betreft het doorgaand verkeer, immers uitgevoerd.

Verder zij opgemerkt dat de toegestane kredieten gespreid worden over de onderscheiden zones Kortrijk, Gent, Antwerpen en Turnhout.

Te Kortrijk wordt getracht in de eerste plaats de « ring » te sluiten, waarna tot de aanpassing tot een volwaardige autosnelweg zal kunnen worden overgegaan.

Les précisions données au sujet de l'Intercommunale E3 valent également, dans une large mesure, pour l'I. V. A. W.

L'I. V. A. W. a été chargée de construire les autoroutes A 17, A 18 et A 19. Les crédits accordés ont également été répartis entre ces trois autoroutes.

Par suite d'une décision du conseil d'administration, les travaux d'achèvement de l'A19 se déroulent à présent à un rythme accéléré et, une fois ces travaux terminés, les problèmes de circulation à Menin et sur la RN 9 Menin-Ypres seront résolus.

Il est permis d'affirmer que l'autoroute A 19 pourra être mise en service cette année encore, du moins sur une bande.

En ce qui concerne l'autoroute A 17, tous les travaux qui devaient être exécutés dans l'arrondissement de Courtrai et relevaient de l'Intercommunale pour les autoroutes de la Flandre occidentale sont achevés.

En outre, tous les travaux à exécuter sur le territoire de la province de Flandre occidentale sont adjugés, à l'exception d'un pont au sud de l'E3 en direction de Tournai.

Il convient de noter enfin que, par suite de la décision du Gouvernement de limiter à 80 % les crédits d'investissement, les crédits accordés aux intercommunales doivent également être limités.

Question :

La province du Brabant flamand obtient moins de crédits que les autres provinces. Pourtant, la superficie du Brabant flamand représente environ le double de celle du Brabant wallon. D'autre part, la circulation y est plus dense, puisque presque toutes les routes passent par le Brabant flamand.

Il est normal que les routes soient aménagées en fonction de la densité du trafic, en ce qui concerne les carrefours et les pistes cyclables.

D'autre part, certaines parties du Brabant flamand, notamment le Pajottenland, ne disposent pas encore d'une infrastructure routière adéquate.

Un certain nombre de routes communales ne peuvent, en effet, être adaptées aux exigences du trafic moderne. L'Etat devrait prendre l'initiative de cette adaptation, étant donné que les communes ne disposent pas de crédits suffisants pour entreprendre les travaux nécessaires.

Réponse :

Les crédits du Fonds des routes destinés à la modernisation du réseau routier ordinaire sont en effet plus importants pour le Brabant wallon que pour le Brabant flamand.

On ne peut toutefois perdre de vue que les travaux de voirie entrepris par l'Etat ne sont pas seulement financés par le Fonds des routes, mais qu'ils le sont aussi par les intercommunales.

Compte tenu des budgets des intercommunales B1 et E5, le montant des investissements de voiries réalisés au cours des cinq dernières années s'élève à 13 milliards pour le Brabant flamand contre 4 milliards pour le Brabant wallon.

Pour ce qui est des problèmes causés par la densité du trafic sur les routes communales, il convient de noter qu'une route communale peut être reprise dans le réseau de l'Etat à l'initiative des administrations communales ou de l'administration provinciale concernées.

Des demandes en ce sens sont examinées par les services compétents sur la base de comptages des véhicules, d'études techniques en matière de circulation, etc.

Ook voor de I. V. A. W. geldt in grote mate wat reeds gezegd werd betreffende de Intercommunale E3.

De I. V. A. W. kreeg als opdracht drie autosnelwegen aan te leggen, namelijk de A17, de A18 en de A19. De toegestane kredieten werden ook over deze drie autosnelwegen verdeeld.

Ingevolge een beslissing van de raad van beheer wordt momenteel werk gemaakt van een versnelde voltooiing van de A19, waardoor de verkeersproblematiek te Menen en op de rijksweg 9 Menen-Ieper zal opgelost worden.

Er mag vooropgesteld worden dat de autosnelweg A19, althans op één rijbaan, nog dit jaar zal kunnen in dienst gesteld worden.

Voor de autosnelweg A17 zijn alle werken in het arrondissement Kortrijk, die vallen onder het beheer van de I. V. A. W., uitgevoerd.

Voorts zijn alle werken, op één brug na ten zuiden van de E3, in de richting Doornik op het grondgebied van de provincie West-Vlaanderen aanbesteed.

Ten slotte zij genoteerd dat ingevolge de regeringsbeslissing om de investeringskredieten tot 80 % te beperken, de aan de intercommunales toegestane kredieten eveneens dienden te worden beperkt.

Vraag :

De provincie Vlaams Brabant bekommt minder kredieten dan de andere provincies. Nochtans is de oppervlakte van de provincie Vlaams Brabant ongeveer het dubbel van Waals Brabant. Ook is het verkeer er meer intens, vermits bijna alle wegen lopen door Vlaams Brabant.

Het is normaal dat de wegen aangelegd worden in functie van verkeersintensiteit, dit zowel op gebied van kruispunten en als van fietspaden.

Anderzijds zijn er nog delen in Vlaams Brabant die nog geen aangepaste wegeninfrastructuur bezitten, o.a. het Pajottenland.

Een aantal gemeentewegen kunnen niet worden aangepast aan het moderne verkeer. Het Rijk zou het initiatief terzake moeten nemen. De gemeenten beschikken inderdaad niet over voldoende kredieten om de noodzakelijke werken te kunnen aanvaarden.

Antwoord :

De kredieten van het Wegenfonds, die bestemd zijn voor de modernisering van het gewone wegnnet, zijn inderdaad belangrijker in Waals Brabant dan in Vlaams Brabant.

Men mag evenwel niet uit het oog verliezen dat de wegenwerken van de Staat niet enkel door het Wegenfonds gefinancierd worden, maar tevens door de intercommunales.

Het is zo dat, rekening gehouden met de begrotingen van de intercommunales B1 en E5, de som van de wegeninvesteringen, gerealiseerd in de laatste 5 jaren, 13 miljard bedraagt voor Vlaams Brabant tegenover 4 miljard voor Waals Brabant.

Wat betreft de problematiek op de gemeentewegen i.v.m. de verkeersintensiteit zij opgemerkt dat, op initiatief van de betrokken gemeentebesturen of het provinciebestuur, een overname van de weg in het rijkswegennet mogelijk is.

Dergelijke aanvragen worden door de diensten onderzocht op basis van verkeerstellingen, verkeerstechnische studies enz.

S'il ressort de ces statistiques et études que le trafic n'a pas un caractère essentiellement local, la route peut être intégrée au réseau routier de l'Etat.

La province peut également prendre des initiatives en ce domaine.

Question :

Serait-il possible d'installer des feux de signalisation au carrefour de la route nationale Halle-Ninove à hauteur de Meerbeek ?

Quelle est la solution envisagée pour le passage à niveau de Ternat dont il est question depuis des années déjà ?

Réponse :

La possibilité d'installer une signalisation lumineuse tricolore au carrefour de la route nationale n° 54 et de la route provinciale n° 385 à Leerbeek a déjà été discutée à la Commission spéciale pour la sécurité routière et a recueilli un avis favorable après enquête.

L'installation de cette signalisation lumineuse tricolore est reprise dans la liste des priorités en cette matière et la mise en service est prévue pour la fin du mois de mars prochain.

En ce qui concerne le passage à niveau de Ternat, il convient tout d'abord de noter que ledit passage à niveau se situe sur la route provinciale 385 Asse-Enghien, route qui ne relève pas de la compétence du Ministère des Travaux publics. Le Ministre n'ignore pas les problèmes de circulation qui se posent dans la région de Liedekerke, Ternat et Asse. Il a donc chargé ses services d'élaborer une étude technique permettant de se faire une idée claire et nette du déroulement du trafic. Les résultats définitifs de cette étude technique seront connus en avril 1980.

Question :

Quelles sont les prévisions en ce qui concerne les routes suivantes :

- autoroute A8, bretelle d'accès et de sortie d'Hacquegnies;
- Gand-Valenciennes (RN58 : Hacquegnies-Renaix / Contournement Renaix-Nukerke;
- RN52 Bruxelles-Ninove-Brakel-Renaix : Ring de Brakel / Ring de Renaix;
- la route nationale 62, les zonings industriels vers la RN58 Renaix-Leuze ?

Réponse :

— Autoroute A8 — bretelle d'Hacquegnies
Le début des travaux est prévu pour après les congés payés 1980.

— Gand-Valenciennes (RN58) et ring de Renaix

La deuxième phase du tronçon Renaix-Oudenaarde est en voie d'exécution.

L'adjudication de la troisième phase, soit le tronçon Nukerke-contournement de Renaix, est prévue pour l'automne de 1980.

Les services du département dressent actuellement un plan d'infrastructure routière pour la période 1981-1985. L'avant-projet prévoit l'aménagement de la ceinture de Renaix en trois phases, dont la première débutera en 1983. La dernière adjudication est programmée pour 1985.

Wanneer hieruit blijkt dat het verkeer niet overwegend lokaal is, kan de weg overgenomen worden.

Ook de provincie kan hier initiatieven nemen.

Vraag :

Kunnen op het kruispunt van de rijksweg Halle-Ninove ter hoogte van Leerbeek, geen verkeerslichten worden geplaatst ?

Welke oplossing wordt overwogen met betrekking tot de reeds jaren besproken overweg te Ternat ?

Antwoord :

De mogelijkheid om een driekleurige lichtsignalisatie te plaatsen op het kruispunt van de rijksweg 54 en de provinciale weg 385 te Leerbeek kwam reeds ter sprake in de bijzondere commissie voor verkeersveiligheid en werd na onderzoek gunstig geadviseerd.

De plaatsing van deze driekleurige lichtsignalisatie is opgenomen in de desbetreffende prioriteitenlijst en de indienststelling is voorzien voor einde maart a.s.

Wat betreft de overweg te Ternat zij eerst en vooral opgemerkt dat de gelijkgrondse spoorovergang gelegen is op de provinciale weg 385 Asse-Edingen, een weg welke als dusdanig niet onder de bevoegdheid van het ministerie van Openbare Werken valt. De verkeersproblematiek in de streek Liedekerke, Ternat, Asse is de Minister bekend. Hij heeft zijn diensten dan ook opdracht gegeven een verkeerstechnische studie uit te werken, teneinde een duidelijk inzicht te hebben omtrent de verkeersafwikkeling. De definitieve resultaten van deze verkeerstechnische studie zullen gekend zijn in april 1980.

Vraag :

Welke zijn de vooruitzichten m.b.t. de volgende wegen :

- autosnelweg A8, op- en afrit Hacquegnies;
- Gent-Valenciennes (RW58) : Hacquegnies-Ronse; omleiding Ronse-Nukerke;
- RW62 Brussel-Ninove-Brakel-Ronse : Ring Brakel; ring Ronse;
- rijksweg 62, industriezones naar RW58 Ronse-Leuze ?

Antwoord :

— Autosnelweg A8, op- en afrit Hacquegnies

Het aanvangen der werken is gepland na het betaald verlof 1980.

— Gent-Valenciennes (RW58) en ring Ronse

De tweede fase van het vak Ronse-Oudenaarde is in uitvoering.

De aanbesteding van de derde fase, zijnde het vak Nukerke-omleiding Ronse, is voorzien voor de herfst 1980.

Momenteel wordt door de diensten een wegeninfrastructuurplan 1981-1985 opgemaakt. Het voorontwerp voorziet de aanleg van de ring Ronse in drie fasen, met aanvang in 1983. De laatste aanbesteding is gepland voor 1985.

— Hacquegnies-Renaix

La quatrième phase est prévue en 1980.

La cinquième phase est prévue en 1981.

— RN6, Bruxelles-Ninove-Brakel-Renaix

Aucun projet de modernisation n'est prévu en ce qui concerne le tronçon Bruxelles-Brakel de cette route, laquelle, d'après les plans de secteur Audenaerde-Alost-Ninove-Grammont-Zottegem est dédoublée par la RN80 Audenaerde-Renaix-Grammont-Ninove-Alost.

Le projet initial a dû être modifié, en raison des problèmes relatifs aux ponts ferroviaires de la région d'Alost.

En effet, si le pont enjambant la ligne ferroviaire Courtrai-Bruxelles est actuellement achevé, les travaux du pont sur la ligne Gand-Bruxelles viennent seulement d'être entamés.

Une première phase a donc débuté au départ de Ninove en direction d'Alost.

Le commencement de ces travaux est prévu pour le printemps de 1980.

La deuxième phase qui englobera éventuellement le raccordement à l'E5 à Alost, est prévu pour 1981 et 1982.

Le prolongement ultérieur de Ninove jusqu'au contournement de Brakel est prévu en trois phases couvrant la période 1983-1985.

— Ring de Brakel

Le budget de 1980 prévoit un crédit de 50 millions de F pour la première phase.

— RN62 zoning industriel vers RN58 Renaix-Leuze

Les efforts portant surtout sur l'aménagement de la RN58 et le contournement occidental de Renaix, ces travaux ne sont programmés qu'en second lieu.

Question :

L'autoroute A17 Bruges-Courtrai est d'une importance capitale pour toute la Flandre Occidentale et doit être réalisée au plus tôt.

Les crédits diminuent néanmoins d'année en année. Un changement s'impose et les crédits nécessaires doivent être inscrits.

Réponse :

L'autoroute A17 constitue en effet une voie de communication très importante pour la Flandre Occidentale.

La route nationale 71 est en effet insuffisante pour absorber le trafic actuel et futur.

Cette autoroute est gérée par l'Intercommunale des autoroutes de la Flandre Occidentale qui a également été chargée de la réalisation des autoroutes A18 et A19.

L'Intercommunale des autoroutes bénéficie d'un crédit global en fonction de l'ensemble du budget du département.

La répartition de ce crédit relève de la compétence du conseil d'administration qui fixe les priorités.

L'autoroute A17 est actuellement en service sur une distance d'environ 16 km à partir de l'autoroute E3.

— Hacquegnies-Ronse

De vierde fase wordt voorzien in 1980.

De vijfde fase wordt voorzien in 1981.

— RW6 Brussel-Ninove-Brakel-Ronse

Op het vak Brussel-Brakel van deze weg zijn geen moderniseringswerken voorzien, gezien deze weg volgens de gewestplannen Oudenaarde en Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem ontdubbeld wordt door de RW 80 Oudenaarde-Ronse-Geraardsbergen-Ninove-Aalst.

Omwille van de problemen in verband met de spoorwegbruggen in de omgeving van Aalst, diende het aanvankelijke plan gewijzigd te worden.

Momenteel is inderdaad de brug over de spoorlijn Kortrijk-Brussel voltooid, maar de werken aan de brug over de spoorlijn Gent-Brussel zijn pas onlangs begonnen.

Er werd dan ook in eerste fase gestart vanaf Ninove naar Aalst toe.

Het aanvangen van deze werken is voorzien in de lente van 1980.

De tweede fase hierop aansluitend en mogelijks gaande tot aan het aansluitingscomplex op de E5 te Aalst, is gepland voor 1981-1982.

De verdere doortrekking vanaf Ninove tot de omleiding te Brakel is gepland in drie fasen in de periode 1983-1985.

— Ring Brakel

Een krediet van 50 miljoen F is op de begroting 1980 uitgetrokken voor een eerste fase.

— RW62, industriezones naar RW58 Ronse-Leuze.

Gezien de inspanning vooral gericht is op de aanleg van de RW58 en de wettelijke omlegging van Ronse, worden die werken slechts in tweede orde gepland.

Vraag :

De autosnelweg A17 Brugge-Kortrijk is van kapitaal belang voor heel West-Vlaanderen en kan niet vlug genoeg verwezenlijkt worden.

Nochtans worden de kredieten van jaar tot jaar ingekrompen. Hierin dient verandering te worden gebracht. De nodige kredieten moeten uitgetrokken worden.

Antwoord :

De autosnelweg A17 is inderdaad voor West-Vlaanderen een zeer belangrijke verkeersader.

De huidige rijksweg 71 is immers niet geschikt om de huidige en de te verwachten verkeersintensiteit te verwerken.

Deze autosnelweg valt onder het beheer van de intercommunale voor de autosnelwegen van West-Vlaanderen, aan wie eveneens de aanleg van de autosnelwegen A18 en A19 werd toevertrouwd.

Aan de intercommunale voor autosnelwegen wordt telkens een globaal krediet toegekend in functie van de totale begroting van het departement.

De uitsplitsing van het toegestane krediet behoort echter tot de bevoegdheid van de raad van beheer, die de prioriteiten vastlegt.

De autosnelweg A17 is momenteel in dienst over ongeveer 16 km vanaf de autosnelweg E3.

Les travaux du canal Roulers-Lys à la route nationale 70 à Lichtervelde ont été adjugés et sont en cours d'exécution sur une distance d'environ 11 km.

L'achèvement du tronçon de 15 km restant jusqu'à l'auto-route E5 est prévu au cours des prochaines années.

La mise en service peut normalement être escomptée pour 1985.

Le Ministre a prévu l'autoroute A17 dans le P. I. P.

Les restrictions budgétaires pour l'année 1980 (environ 10 %) ainsi que l'exécution à 80 % du programme de l'année 1979 aurait également une incidence incontestable dans ce secteur.

Question :

Le tracé de l'A17 entre Torhout et Loppem est-il déjà définitivement arrêté à l'heure actuelle ?

Quel est le calendrier prévu pour ces travaux ?

Réponse :

Le tracé de l'autoroute A17, tronçon Torhout-Loppem, a été définitivement arrêté sur toute la longueur, à la suite d'une décision de l'Exécutif de la Communauté néerlandaise et de la Région flamande, prise le 22 octobre 1979.

A l'heure actuelle les travaux jusqu'à la route nationale 70 à Lichtervelde ont été mis en adjudication et sont en cours d'exécution sur une longueur d'environ 11 km.

L'établissement du calendrier des autres travaux, à partir de Torhout jusqu'à l'autoroute E5, est de la compétence du conseil d'administration de l'I. V. A. W.

j) Pistes cyclables et trottoirs

Question :

La loi permettant de construire des pistes cyclables sur des tronçons ne longeant pas des routes de l'Etat a été adoptée (loi du 7 novembre 1979, *Moniteur belge* du 29 novembre 1979).

Les communes en ont-elles été informées ? Dans la négative, le Ministre n'estime-t-il pas souhaitable qu'elles le soient au plus tôt ?

Quelle initiative estime-t-il devoir prendre en l'occurrence ?

Réponse :

Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi permettant au Fonds des routes de construire des pistes cyclables sur le domaine des routes provinciales et communales, le Ministre a donné ordre à ses services de dresser un plan d'un réseau, continu et cohérent, de pistes cyclables.

Dans cette optique, les services ont été invités à prendre contact avec les services techniques de la voirie des provinces afin de rassembler les projets communaux et provinciaux et d'en faire une synthèse.

Cette importante étude de grande envergure est actuellement en cours, mais elle n'est pas encore terminée.

Le Ministre souhaite réaliser un réseau national de pistes cyclables qui ne devrait pas nécessairement coïncider avec le réseau des routes de l'Etat.

De werken vanaf het kanaal Roeselare-Leie tot aan de rijksweg 70 te Lichtervelde zijn aanbesteed en in uitvoering over een lengte van ongeveer 11 km.

Voor de volgende jaren wordt voorzien in de continue afwerking van de resterende 15 km tot aan de autosnelweg E5.

Normaal mag de indienststelling verwacht worden in 1985.

De autosnelweg A17 werd door de Minister voorzien op het P. I. P.

De besnoeiingen voor 1980 (met ongeveer 10 %), alsmede de beperking van de uitvoering van het programma voor 1979 tot 80 % laten zich ontegensprekelijk ook hier gevoelen.

Vraag :

Is het tracé van de A17 tussen Torhout en Loppem nu reeds definitief bepaald ?

Welke is het tijdschema voor die werken ?

Antwoord :

Het tracé van de autosnelweg A17, vak Torhout-Loppem, werd over de volledige lengte definitief vastgelegd, dit ingevolge de beslissing van de Executieve van de Nederlandse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest dd. 22 oktober 1979.

Momenteel zijn de werken tot aan de rijksweg 70 te Lichtervelde aanbesteed en in uitvoering over een lengte van ongeveer 11 km.

Het bepalen van de planning van de overige werken vanaf Torhout tot aan de autosnelweg E5 behoort tot de bevoegdheid van de raad van beheer van de I. V. A. W.

j) Fietspaden en voetpaden

Vraag :

De wet die toelaat fietspaden aan te leggen op delen die niet langs de rijkswegen gelegen zijn is aangenomen (wet van 7 november 1979, *Belgisch Staatsblad* van 29 november 1979).

Zijn de gemeenten hierover al geïnformeerd ? Zo niet, acht de Minister het niet wenselijk dat zij hierover zo vlug mogelijk worden ingelicht ?

Welk initiatief meent hij in dit verband te moeten nemen ?

Antwoord :

Sinds het in voege treden van de nieuwe wet die het Wegenfonds toelaat fietspaden aan te leggen op het domein van de provinciale- en de gemeentewegen, heeft de Minister zijn diensten opdracht gegeven een plan op te maken voor een doorlopend, coherent en goed aaneensluitend fietspadennet.

In deze optiek werden de diensten uitgenodigd contact op te nemen met de technische wegediensten van de provincies teneinde de gemeentelijke en provinciale ontwerpen te verzamelen en een synthese op te maken.

Deze belangrijke studie van grote omvang is thans bezig maar is nog niet beëindigd.

De Minister streeft ernaar een nationaal fietspadennet tot stand te brengen dat niet noodzakelijk moet samenvallen met het rijkswegennet.

Lorsque le tracé d'une piste cyclable s'écarte de celui d'une route de l'Etat, les services prendront contact avec la commune afin d'adapter le tracé des routes communales.

Ces contacts sont appelés à se multiplier dans les mois à venir.

Question :

Pour 1980, 636 millions ont été prévus pour la construction de pistes cyclables. Toutefois, le Ministre avait promis en 1979 de doubler les crédits, ce qui aurait représenté un crédit d'un milliard.

Réponse :

Le Ministre souhaite fermement réaliser au plus tôt, sur le plan national, un réseau continu de pistes cyclables, comparable au réseau des routes de l'Etat.

C'est pourquoi il avait, en 1979, exprimé l'intention de prévoir un crédit d'un milliard au budget de 1980 pour la construction de pistes cyclables.

Or, l'expérience a démontré que la construction de pistes cyclables rencontre régulièrement de grandes difficultés en ce qui concerne les expropriations à réaliser et qu'il est impossible de construire en l'espace d'un an des pistes cyclables pour un montant d'un milliard.

La nouvelle loi permettant au Fonds des routes de construire des pistes cyclables sur le domaine des routes communales et provinciales constituera une amélioration sensible en ce domaine. Il ne peut toutefois être perdu de vue que cette loi n'entrera vraiment en vigueur que dans quelques mois, étant donné qu'il convient de dresser d'abord l'inventaire des projets.

C'est donc dans un souci de réalisme qu'il a été décidé de ramener à 700 millions environ le budget consacré aux pistes cyclables.

Question :

Quels sont les projets pour 1980 en matière d'aménagement de pistes cyclables dans l'arrondissement de Courtrai ?

Réponse :

Dans le programme de 1980 un montant de 28 millions est inscrit pour l'aménagement de pistes cyclables dans l'arrondissement de Courtrai.

Le montant global pour la province de Flandre occidentale est de 66 millions.

Il s'agit des projets suivants :

- RN308, tronçon RN71-RN14 : première et deuxième phases;
- RN71 tronçon Courtrai-limite du Hainaut : première phase.

En 1979, l'adjudication des travaux d'aménagement des pistes cyclables le long de la route nationale n° 9 à Wervik a eu lieu, mais le contrat n'a pas encore été définitivement attribué.

Question :

Le Ministre a annoncé une initiative concernant l'aménagement de trottoirs le long des routes nationales.

Or il se fait que des voitures et des camions stationnent souvent sur les trottoirs.

Wanneer het tracé van een fietspad afwijkt van dat van de rijksweg, zullen de diensten contact opnemen met de gemeente om het tracé van de gemeentewegen aan te passen.

Dit soort contacten zal dus in de komende maanden sterk toenemen.

Vraag :

Voor 1980 werden 636 miljoen kredieten uitgetrokken voor fietspaden. Nochtans had de Minister in 1979 beloofd de kredieten te verdubbelen, hetgeen één miljard zou gegeven hebben.

Antwoord :

Het is de vaste wens van de Minister ten spoedigste een goed aaneensluitend fietspadennet te realiseren op nationaal vlak, dat vergelijkbaar zou zijn met het rijkswegennet.

Daarom had hij in 1979 de intentie in 1980 voor de fietspaden 1 miljard uit te trekken op de begroting.

De ervaring op dit vlak heeft evenwel aangetoond dat het aanleggen van fietspaden regelmatig stuit op belangrijke moeilijkheden i.v.m. onteigeningen en dat het onmogelijk is in één jaar tijd voor één miljard aan fietspaden te realiseren.

De nieuwe wet die het Wegenfonds toelaat fietspaden aan te leggen op het domein van de gemeente- en provinciewegen, zal de toestand gevoelig verbeteren. Men mag nochtans niet uit het oog verliezen dat deze wet slechts over enkele maanden echt in werking zal treden, gezien het feit dat men eerst de inventaris dient te maken van de mogelijke projecten.

Het is dus met de zorg realistisch te blijven, dat de beslissing genomen werd om de fietspadenbegroting op 700 miljoen te brengen.

Vraag :

Wat is in 1980 voorzien qua fietspaden in het arrondissement Kortrijk ?

Antwoord :

Op het programma 1980 is voor het arrondissement Kortrijk een bedrag van 28 miljoen voorzien voor de aanleg van fietspaden.

Het totaal bedrag voor de provincie West-Vlaanderen bedraagt 66 miljoen.

De volgende projecten zijn gepland :

- RW308, vak RW71-RW14 : eerste en tweede fase;
- RW71, vak Kortrijk-grens Henegouwen : eerste fase.

In 1979 werd tevens de aanleg van fietspaden langs de rijksweg 9 te Wervik aanbesteed doch niet definitief toegewezen.

Vraag :

De Minister heeft een initiatief aangekondigd i.v.m. het aanleggen van voetpaden langs de rijkswegen.

Nu is het zo dat personenwagens en vrachtwagens vaak op voetpaden stationeren.

Le Ministre n'estime-t-il pas qu'une concertation avec le Ministre des Communications s'impose afin d'interdire le stationnement sur les trottoirs ?

Il paraît utile d'examiner si les trottoirs ne pourraient pas être aménagés selon un tracé distinct de celui de la route.

Réponse :

Le Ministre a en effet l'intention de faire modifier la loi sur le Fonds des routes, afin de permettre à ce dernier d'aménager des trottoirs le long des routes nationales.

Dans l'intérêt des piétons et pour autant que l'alignement le permette, l'aménagement des trottoirs sera distinct de celui de la route.

De plus, il sera interdit aux véhicules de stationner sur les trottoirs, à moins que l'autorisation légale ne leur soit donnée par des marquages au sol ou par une signalisation appropriée.

5. Dignes - Barrages - Ports - Voies hydrauliques

Question :

En vertu d'une décision antérieure du Gouvernement, un montant de 3 milliards sera affecté à la protection des plages.

Le programme pour 1980 prévoit 300 millions.

Où en est en ce moment la protection des plages ?

Un exposé plus détaillé du programme 1980 est souhaitable.

Réponse :

Le programme global qui avait été évalué initialement à 3 milliards, couvrirait la totalité du littoral belge, donc aussi bien à l'Est qu'à l'Ouest de Zeebrugge.

Une distinction avait été établie entre les sections frontière française-Zeebrugge et Zeebrugge-frontière néerlandaise.

300 à 350 millions de F sont, depuis quelques années, affectés à la section frontière française-Zeebrugge (De Panne-Blankenberge), ainsi que cela était prévu au programme.

Pour 1980, le programme physique prévoit à nouveau 335 millions de F. Sur cette somme 316 932 010 F ont déjà été engagés pour les travaux d'amélioration de la plage à De Haan-Klemskerke.

Sont, en outre, programmés pour 1980 et 1981, les travaux suivants :

— Plage de Middelkerke - construction du brise-lames n° 11 et prolongement de la section C des brise-lames n°s 1 et 2 ...	25 000 000 F
— Plage de Nieuwpoort (Lombardzijde), amélioration de la plage devant le domaine militaire ...	60 000 000 F
— Protection du front de mer des dunes de l'Etat ...	10 000 000 F
— Construction de brise-lames à Nieuwpoort ...	25 000 000 F
— Prolongement et exhaussement de l'épi n° 15 à Ostende ...	15 000 000 F
— Construction de brise-lames à Middelkerke ...	50 000 000 F
— Construction d'une jetée basse, ainsi que prolongement et exhaussement des brise-lames n°s 1, 2, 3 et 4 à Ostende ...	150 000 000 F

Meent de Minister niet dat overleg moet gepleegd worden met de Minister van Verkeerswezen om het stationneren op de voetpaden te verbieden ?

Het lijkt nuttig te onderzoeken of de voetpaden niet los van de rijweg kunnen aangelegd worden.

Antwoord :

Het is inderdaad de bedoeling van de Minister de wet op het Wegenfonds te laten wijzigen teneinde dit laatste toe te laten voetpaden aan te leggen langs de rijswegen.

In het belang van de voetgangers zullen de voetpaden, voor zover de breedte van de rooilijn dit toelaat, vrijliggend van de rijbaan worden aangelegd.

Behalve indien het wettelijk is toegelaten door de aangebrachte wegmarkeringen of een aangepaste signalisatie, zal het bovendien aan de voertuigen verboden zijn op de voetpaden te stationneren.

5. Dijken - Stuwdammen - Havens - Waterwegen

Vraag :

Volgens een vroegere regeringsbeslissing zou 3 miljard worden besteed voor de kustverdediging.

Op het programma 1980 is 300 miljoen uitgetrokken.

Hoever staat men op dit ogenblik met de kustverdediging ?

Een meer gedetailleerde uiteenzetting over het programma 1980 is gewenst.

Antwoord :

Het globaal programma dat aanvankelijk inderdaad op 3 miljard werd geraamd, bestreek de volledige Belgische kust, nl. zowel ten oosten als ten westen van Zeebrugge.

Een onderscheid werd gemaakt tussen de gedeelten Franse grens- Zeebrugge en Zeebrugge-Nederlandse grens.

Voor het gedeelte Franse grens-Zeebrugge (De Panne-Blankenberge) wordt sinds enkele jaren 300 à 350 miljoen frank per jaar besteed, zoals voorzien was in het programma.

Voor 1980 is voor het fysisch programma opnieuw 335 miljoen frank uitgetrokken. Daarvan is reeds voor 316 932 010 F vastgelegd voor de strandverbeteringswerken te De Haan-Klemskerke.

Verder zijn volgende werken gepland voor 1980 en 1981 :

— Strand te Middelkerke, bouwen van strandhoofd n° 11 en verlengen van de sectie C van de strandhoofden n°s 1 en 2 ...	25 000 000 F
— Strand te Nieuwpoort (Lombardzijde), verbeteren van het strand vóór het militaire domein ...	60 000 000 F
— Bescherming van de zee flank van de rijksduinen ...	10 000 000 F
— Bouw van strandhoofden te Nieuwpoort ...	25 000 000 F
— Verlengen en verhogen van de strandkrib n° 15 te Ostende ...	15 000 000 F
— Bouw van de strandhoofden te Middelkerke ...	50 000 000 F
— Bouw van een lage dam en verlengen en verhogen van de strandhoofden n°s 1, 2, 3 en 4 te Ostende ...	150 000 000 F

Quant à la section Zeebrugge-frontière néerlandaise, des travaux d'amélioration des plages sont exécutés dans le cadre des travaux portuaires de Zeebrugge. Dans cette dernière localité, des travaux de réensablement artificiel ont été effectués dont le coût s'est élevé à 2,2 milliards.

Ce programme est donc achevé.

Question :

La construction de routes nécessite toujours un apport de sable.

Jusqu'à présent, ce besoin était couvert par l'exploitation de grandes sablières qui étaient ou non comblées. Néanmoins, ce procédé s'est toujours avéré très préjudiciable à l'agriculture.

Du sable est également extrait de la mer.

Le membre avait posé une question parlementaire à ce propos, mais la réponse qui y avait été donnée ne pouvait satisfaire les intéressés et, particulièrement, les pêcheurs (1).

C'est pourquoi il demande au Ministre :

— si un contrôle est exercé sur l'extraction de sable de mer;

— si des travaux de dragage sont effectués en dehors des zones prévues au large, ce qui pourrait menacer les zones de frai.

Réponse :

Outre la présence permanente à bord des dragueurs d'un personnel qui veille au respect des prescriptions contractuelles, le Service central des mines (Ministère des Affaires économiques), qui a dans ses attributions l'octroi de l'autorisation d'exploitation ad hoc, exerce également un contrôle sur le plateau continental et est, dès lors, habilité à dresser éventuellement un procès-verbal.

Pour contrôler les conséquences des extractions de sable sur les sédiments sablonneux, le Service hydrographique dudit service d'exécution procède, à la demande du Service central des mines, à des relevés semestriels du relief des bancs de sable dans les principales zones d'extraction.

En ce qui concerne le département, l'extraction de sable n'est autorisée qu'en une seule zone, à savoir la « Goote bank », pour laquelle le service d'exécution détient la concession nécessaire.

L'information suivant laquelle un dragueur extrairait du sable en dehors du périmètre légal de la zone « Kwintebank » ne concerne pas une entreprise travaillant pour le département.

Question :

Le programme des digues a fait l'objet d'un effort important, ainsi qu'il ressort des investissements de ces dernières années.

Les inondations qui se sont produites au cours des derniers hivers montrent toutefois que la politique des digues a été menée d'une façon par trop fragmentaire.

La politique actuelle ne peut produire des résultats à moyen terme.

Plusieurs raisons font qu'il est pratiquement impossible de réaliser le bassin d'inondation contrôlée de Bazel-Krui-beke-Rupelmonde.

Ce bassin d'inondation devra donc être aménagé d'avantage en direction de la région de Termonde.

(1) *Bulletin des Questions et Réponses* Chambre, n° 8, p. 708 (1979-1980).

Voor het gedeelte Zeebrugge-Nederlandse grens worden de strandverbeteringswerken uitgevoerd in het raam van de havenwerken te Zeebrugge. Aldaar werd het strandsuppletiewerk verwezenlijkt dat 2,2 miljard heeft gekost.

Dit programma is dus afgewerkt.

Vraag :

De behoefte aan zand voor de aanleg van wegen blijft bestaan.

Tot nu toe kwam men hieraan tegemoet door het maken van grote zandwinningsputten, die al dan niet opgevuld werden. Dit betekende steeds een zware ingreep voor de landbouw.

Ook wordt zand gewonnen uit de zee.

Het lid heeft hierover een parlementaire vraag gesteld, maar het antwoord kan de betrokkenen, in het bijzonder de visserij, niet bevredigen (1).

Daarom wordt aan de Minister gevraagd :

— of er controle uitgeoefend wordt op de zandwinning uit de zee;

— of er wordt gebaggerd buiten de opgelegde zones in zee, waardoor broedplaatsen voor de vissen bedreigd worden.

Antwoord :

Afgezien van het feit dat er permanent toezichtspersoneel van de betrokken uitvoeringsdienst van het departement aan boord van de baggerschepen aanwezig is, zodat het nakomen van de contractuele voorschriften wordt gecontroleerd, oefent het Mijnwezen (Ministerie van Economische Zaken), dat de toekenning van de desbetreffende exploitatievergunning in zijn bevoegdheid heeft, ook effectief het toezicht op het continentaal plat uit en kan derhalve gebeurlijk proces-verbaal opstellen.

Ten einde de gevolgen van al de winningen op de zandafzettingen te controleren doet de hydrografische dienst van de hogervermelde uitvoeringsdienst, op verzoek van het Mijnwezen, een semestriële opname van het reliëf van de zandbanken in de voornaamste winplaatsen.

Wat het departement betreft, is er alleen zandwinning in het wettelijk erkend gebied, nl. dat van de « Goote bank », waarvoor de uitvoeringsdienst van het departement de nodige concessie bezit.

De melding dat er in de zone van de Kwintebank een zandschip buiten de wettelijke zone zou opgemerkt zijn, betreft dus niet een zandwinning van een aannemer die werkt in opdracht van het departement.

Vraag :

Een grote inspanning wordt gedaan voor het dijkenprogramma. De investeringen van de laatste jaren liegen er niet om.

Toch tonen de overstromingen van de laatste winters aan dat het dijkenbeleid te fragmentarisch wordt gevoerd.

Het huidige beleid kan geen resultaten geven op half-lange termijn.

Het gecontroleerde overstromingsbekken te Bazel-Krui-beke-Rupelmonde is bijna niet te verwezenlijken om tal van redenen.

Dit overstromingsbekken zal dus moeten opgeschoven worden naar het Dendermondse toe.

(1) *Bulletin van Vragen en Antwoorden* Kamer, n° 8, blz. 708 (1979-1980).

La politique inadéquate qui a été menée jusqu'à ce jour, notamment à Anvers où la rive gauche a été exhauscée, rend nécessaire l'exhaussement des digues en amont.

On peut également se demander si le barrage-tempête d'Oosterweel est rentable.

Il était, jadis, question de 10 milliards, l'année dernière de 25 milliards et, à présent, de 40 milliards.

Où en sont les études concernant les possibilités autres que cet ouvrage d'art ?

Il faut également tenir compte de l'ensablement de l'Escaut provoqué par le barrage-tempête.

Il est proposé d'accélérer la mise en œuvre du plan Sigma en vue de normaliser la situation dans les cinq ans.

Un plan quinquennal paraît donc tout indiqué pour ce faire.

Réponse :

1. Le plan de protection du bassin de l'Escaut maritime contre les tempêtes de la Mer du Nord (plan Sigma), qui a été approuvé par le Conseil des ministres le 22 février 1977, prévoit les mesures suivantes :

- a) renforcement et exhaussement des digues jusqu'à un niveau techniquement possible, compte tenu de la présence d'habitations et d'industries le long des rivières (par exemple + 8,00 à + 8,50);
- b) aménagement de bassins d'inondation en vue d'endiguer la crue de manière à abaisser le niveau de la crue de tempête en amont de la zone d'inondation;
- c) construction d'un barrage-tempête à Oosterweel;
- d) compartimentage des zones basses en vue de limiter l'ampleur des inondations en cas de rupture de digue.

La mise en œuvre de ce plan est étalée sur une période de 10 ans.

Dans le cadre du plan, il est procédé au renforcement des digues aux endroits prioritaires afin d'obtenir une amélioration effective de l'ensemble du système des digues dans le meilleur délai.

L'état des digues a ainsi été amélioré de manière sensible. Il faut toutefois reconnaître que des efforts importants devront encore être consentis avant que toutes les digues aient été exhauscées et renforcées.

Il est toutefois permis d'affirmer dès à présent que les travaux en cours et que ceux qui seront entamés en 1980 réduiront de plus en plus les risques d'inondations.

Le Ministre estime qu'il convient d'accélérer les travaux aux digues. Il faut toutefois observer que le rythme de ces travaux s'est accru de manière sensible depuis quelques années : les digues font l'objet d'un crédit de 2 200 millions de francs en 1980, alors que la dépense annuelle était en moyenne de 100 à 200 millions il y a quelques années. Le Ministre ajoute qu'il lui paraît budgétairement impossible d'augmenter encore les crédits consacrés aux digues et qu'une telle augmentation poserait d'ailleurs aussi de graves problèmes matériels.

Il faut se rendre compte également que l'exhaussement des digues n'est pas, à lui seul, une solution.

La sécurité des habitants du bassin de l'Escaut maritime devra être assurée par le biais des quatre mesures citées ci-dessus.

C'est pourquoi des crédits sont prévus pour l'aménagement de bassins d'inondation, en plus du renforcement et de l'exhaussement des digues dont les effets seront immédiats.

Il a également été conclu un contrat-cadre pour l'étude et la construction du barrage-tempête d'Oosterweel.

De verkeerde politiek die tot op heden gevoerd werd, o.a. te Antwerpen door het ophogen van de linkeroever, noodzaakt hogere dijkhoogten stroomopwaarts.

Verder kan men zich de vraag stellen of de stormstuw te Oosterweel wel rendabel is.

Vroeger werd er gesproken van 10 miljard, verleden jaar van 25 miljard en nu reeds van 40 miljard.

Hoever staat het met de studies van de varianten van dit kunstwerk ?

Ook dient rekening te worden gehouden met de aanslibbingseffecten veroorzaakt door de stormstuw in de Schelde.

Vooropgesteld wordt een versnelling van het Sigmaplan te verwezenlijken om op 5 jaar te komen tot een redelijke toestand.

Een vijfjarenplan lijkt hiervoor dus aangewezen.

Antwoord :

1. Het plan tot beveiliging van het Zeescheldebekken tegen stormvloeden op de Noordzee (het Sigmaplan), dat op 22 februari 1977 door de Ministerraad werd goedgekeurd, voorziet de uitvoering van de volgende maatregelen :

- a) de versterking en verhoging van de dijken, tot een kruinpeil dat technisch mogelijk is gelet op de aanwezige bebouwing en industrievestigingen langs de rivieren (bv. + 8,00 à + 8,50);
- b) het aanleggen van overstromingsgebieden om de vloedgolf in te dijken, zodat opwaarts van het overstromingsgebied een lager stormvloedpeil optreedt;
- c) de bouw van een stormvloedkering te Oosterweel;
- d) de compartimentering van de laaggelegen gebieden, zodat bij dijkdoorbraak de omvang van de overstromingen beperkt wordt.

Voor de uitvoering van dit plan was een periode van 10 jaar voorzien.

Uiteraard worden, in het raam van dit plan, de dijken op de meest prioritaire plaatsen het eerst versterkt, ten einde zo vlug mogelijk tot een daadwerkelijke verbetering van het dijkenbestand te komen.

Hierdoor is de toestand van de dijken reeds aanzienlijk verbeterd, doch het kan niet ontkend worden dat nog belangrijke inspanningen zullen moeten geleverd worden vooraleer alle dijken verhoogd en versterkt zijn.

Nu kan echter reeds gezegd worden dat, door de werken in uitvoering en deze die zullen aangevat worden in 1980, het risico voor overstromingen voortdurend afneemt.

Een versnelling inzake dijkwerken is, volgens de Minister, ten zeerste wenselijk. In deze sector valt nochtans t.o.v. enkele jaren terug reeds een aanzienlijke versnelling te noteren : voor 1980 is 2 200 miljoen F uitgetrokken voor dijkwerken; enkele jaren terug werd gemiddeld 100 à 200 miljoen per jaar uitgegeven. Een verdere verhoging van het krediet voor de dijkwerken lijkt de Minister budgettair niet haalbaar en zou op materieel vlak eveneens ernstige problemen doen rijzen.

Men dient er zich eveneens van bewust te zijn dat het ophogen van de dijken alleen geen oplossing biedt.

Het geheel van de vier maatregelen die hierboven vermeld werden zal de nodige veiligheid van de bewoners van het Zeescheldebekken verzekeren.

Daarom ook dat, behalve voor het versterken en verhogen van de dijken — hetgeen op korte termijn onmiddellijk resultaten zal afwerpen —, eveneens kredieten worden uitgetrokken voor de aanleg van overstromingsbekkens.

Tevens werd een raamcontract afgesloten voor de studie en de bouw van de stormvloedkering te Oosterweel.

Cette étude devrait être terminée entre la fin de 1980 et le milieu de 1981.

La politique des digues qui est actuellement menée par le département est basée sur des options précises à moyen et à long terme.

Il est toutefois impossible de tout faire en même temps.

2. La zone d'inondation prévue à Bazel-Kruibeke-Rupelmonde se situe dans le bassin inférieur de l'Escaut, de sorte que son effet (abaissement de la crue de tempête) se fait sentir dans l'ensemble du bassin de l'Escaut maritime. L'aménagement en direction de Termonde, ainsi que le membre le propose, limite l'effet à la partie de l'Escaut située en amont de cette zone et ne présente aucun avantage pour la partie du bassin de l'Escaut maritime où les dangers d'inondation sont les plus grands.

L'aménagement d'une zone d'inondation à Bazel-Kruibeke-Rupelmonde suscite de nombreux problèmes.

Il convient d'arrêter une décision définitive en tenant notamment compte des aspects écologiques.

Le Ministre a chargé son administration d'établir un rapport définitif à ce sujet dans le meilleur délai.

3. En ce qui concerne les exhaussements sur la rive gauche à Anvers et leurs répercussions sur la politique menée en matière de digues, il convient de signaler que des exhaussements n'ont pas seulement été réalisés sur la rive gauche à Anvers mais également en de nombreux autres endroits (notamment sur la rive droite). Au cours des années, l'homme a aussi procédé à un nombre croissant d'endigements de rivières et des noyaux d'habitat ont été installés à proximité immédiate de la rivière.

Toutes ces mesures ont entraîné une forte réduction du lit majeur naturel de l'Escaut et de ses affluents.

La politique actuelle en matière de digues doit tenir compte de cette réalité et se baser sur celle-ci. L'affirmation selon laquelle l'exhaussement de terrains sur la rive gauche rend nécessaire une plus grande hauteur des digues en aval n'est pas fondée. Entre ces deux phénomènes il n'existe aucun lien de cause à effet.

En raison des exhaussements des terrains sur la rive gauche la possibilité d'aménager à ces endroits des zones inondables est cependant exclue.

4. Le coût du barrage-tempête d'Oosterweel est évalué à 25 milliards de F. Actuellement trois variantes sont encore à l'étude : une solution comportant une porte levante servant de vanne d'arrêt, de deux solutions comportant un barrage à segments servant de vanne d'arrêt avec notamment un axe au-dessus de l'eau et un axe en dessous. A l'heure actuelle, la préférence va à la porte levante.

La rentabilité du barrage-tempête d'Oosterweel peut être contestée, lorsqu'elle est appréciée selon les normes habituelles (du point de vue économique). Une catastrophe due aux inondations entraîne nécessairement des dégâts matériels au domaine de l'Etat et aux propriétés privées : elle peut aussi faire des victimes. Si dans un calcul purement économique, les dégâts matériels et les pertes de vies humaines sont mise en regard des investissements, il est possible que le barrage-tempête ne soit pas considéré comme rentable.

Le barrage-tempête est surtout nécessaire pour des motifs sociaux, notamment pour épargner à la population le malheur que constituent des inondations qui causent des dégâts et font des victimes. Comme tel, le barrage serait sans doute un des premiers grands ouvrages d'art de notre pays qui ne serait directement au service des intérêts économiques mais servirait en premier lieu le bien-être humain.

Het einde van deze studie mag verwacht worden eind 1980 — midden 1981.

De dijkpolitiek die nu door het departement wordt gevoerd houdt een duidelijke keuze in op middellange en lange termijn.

Het is echter niet mogelijk alles ineens te doen.

2. Het geplande overstromingsgebied Bazel-Kruibeke-Rupelmonde bevindt zich in het afwaartse gedeelte van de Schelde, zodat het nuttig effect (de verlaging van de stormvloedpeilen) zich laat gelden in het volledige Zeescheldebekken. Het verschuiven naar het Dendermondse toe, zoals het lid voorstelt, beperkt het nuttig effect tot het gedeelte van de Schelde opwaarts van Dendermonde, en is van geen nut voor het gedeelte van het Zeescheldebekken, waar het overstromingsgevaar het grootst is.

Er zijn verschillende problemen verbonden aan de aanleg van een overstromingsgebied te Bazel-Kruibeke-Rupelmonde.

Een definitieve beslissing dringt zich op, waarbij o.a. rekening gehouden wordt met de ecologische aspecten.

De Minister heeft zijn administratie opdracht gegeven hieromtrent zo spoedig mogelijk een definitief verslag op te maken.

3. Wat betreft de ophogingen op de Antwerpse linkeroever en hun weerslag op de dijkpolitiek, werden niet alleen ophogingen uitgevoerd op de Antwerpse linkeroever, maar ook op vele andere plaatsen (o.a. op de rechteroever). Tevens werd in de loop der tijden door de mens meer en meer overgegaan tot indijkingen van de rivieren en werden de woonkernen tot vlak bij de rivier ingeplant.

Al deze maatregelen hebben geleid tot een zeer sterke beperking van het natuurlijke winterbed van de Schelde en haar bijrivieren.

De huidige dijkpolitiek moet rekening houden met deze realiteiten en hiervan uitgaan. De bewering dat het ophogen van terreinen op de linkeroever hogere dijkhoogten noodzaakt stroomopwaarts is zonder grond. Tussen deze verschijnselen is geen enkel oorzakelijk verband.

Door het ophogen van de terreinen op de linkeroever is thans echter wel de mogelijkheid uitgesloten op deze plaatsen overstromingsgebieden aan te leggen.

4. De kosten voor de stormvloedkering te Oosterweel worden geraamd op 25 miljard F. Momenteel worden nog een drietal varianten verder onderzocht : een oplossing met als afsluitklep een hefdeur, en twee oplossingen met als afsluitklep een segmentstuw, nl. één met as boven water en één met as onder water. De oplossing met hefdeur draagt momenteel de voorkeur weg.

De rendabiliteit van de stormvloedkering te Oosterweel is, in de zin zoals deze gewoonlijk (vanuit een economisch standpunt) benaderd wordt mogelijk betwistbaar. Een overstromingsramp brengt uiteraard materiële schade mee aan het rijkso domein en aan particuliere eigendommen; er kunnen ook slachtoffers vallen. Indien, in een zuiver economische berekening, de materiële schade en het verlies aan menselijke levens tegenover de investering gesteld wordt, dan is de stormvloedkering mogelijk niet rendabel.

De stormvloedkering is vooral nodig om sociale redenen, om aan de bevolking de ellende te besparen van overstromingen, die schade veroorzaken en slachtoffers vergen. Als dusdanig zou het waarschijnlijk één van de eerste grote kunstwerken in ons land zijn, die niet direct economische belangen dient, maar in de eerste plaats het menselijk welzijn.

Question :

Au cours des dernières années de gros efforts ont enfin été faits en vue d'exhausser et de renforcer les digues du bassin de l'Escaut oriental. Il faut cependant constater qu'aussi bien la digue de la Senne que celle de la Nèthe ont cédé cette année sous la pression des eaux bien que l'on puisse difficilement parler d'un véritable état d'urgence tel qu'il y en a eu jadis et au cours duquel les digues du bassin de l'Escaut étaient gravement endommagées. L'état des digues du bassin de l'Escaut occidental est à ce point mauvais que même lorsque l'eau atteint son niveau normal, elle s'infiltrait dans les digues et provoque des brèches.

En dépit des travaux d'infrastructures prioritaires, des mesures provisoires semblent nécessaires afin d'éviter les inondations.

Quelles mesures le Ministre compte-t-il prendre en vue d'éliminer les conséquences de l'état désastreux des digues dans l'attente des grandioses travaux d'infrastructure ?

Quelles sont les possibilités techniques dont le Ministre dispose afin de répondre à cette préoccupation et quelles initiatives compte-t-il prendre pour mettre en œuvre ces moyens techniques ?

Réponse :

Le 22 février 1977, le Conseil des Ministres a approuvé un plan global en vue de la protection du bassin de l'Escaut maritime contre les marées-tempêtes en mer du Nord.

L'exécution de ce plan s'étale sur un période de dix ans. Les moyens budgétaires et matériels permettant d'abrèger ce délai font défaut.

Les digues ont évidemment été consolidées et renforcées par priorité aux endroits les plus menacés. A l'heure actuelle la situation s'est déjà sensiblement améliorée, mais il est indéniable qu'en certains endroits les digues sont encore en mauvais état.

Les digues existantes qui ne peuvent pas être renforcées immédiatement de manière définitive, sont entretenues et contrôlées régulièrement.

Quelques brèches sont apparues au cours de cet hiver, mais elles ne sont pas la conséquence directe d'une marée-tempête.

Elles étaient surtout dues à des infiltrations qui se sont produites à la partie inférieure et arrière des écluses de drainage, à la présence de terriers et de vieilles souches dans les digues ou encore aux pluies abondantes survenues qui ont grossi le cours supérieur des rivières.

Ces ruptures de digues ne seront pas impossible non plus à l'avenir, même après le renforcement de toutes les digues.

La possibilité d'apparition de brèches diminuera cependant après l'exécution de l'ensemble du programme de renforcement des digues.

Des crédits et moyens matériels suffisants devront, en outre, rester disponibles pour l'entretien, la réparation et le contrôle des digues.

Question :

Récemment l'administration du Battenbroekpolder à Walem-Malines a protesté contre le fait qu'elle n'a pas jusqu'à ce jour été informée officiellement de l'adjudication ou de la non-adjudication des travaux d'exhaussement prévus pour la digue gauche de la Nèthe, depuis le pont de

Vraag :

Voor de versterking en de verhoging van de dijken van het Westerscheldebekken werden de laatste jaren eindelijk ernstige inspanningen geleverd. Nochtans moet worden vastgesteld dat zowel de Zennedijk als de Netedijk dit jaar onder de druk van het water bezweken, alhoewel men moeilijk kon spreken van een echte noodsituatie zoals vroeger gekend en waarbij de dijken van het Scheldebekken dan zwaar werden getroffen. De toestand van de dijken in het Westerscheldebekken is zo slecht dat zelfs bij gewone waterstand het water door de dijken sijpelt en bressen ontstaan.

Ondanks de prioritaire infrastructuurwerken blijken voorlopige maatregelen noodzakelijk om overstromingen te voorkomen.

Welke maatregelen zal de Minister treffen om voorlopig de gevolgen van de erbarmelijke toestand van de dijken tegen te gaan in afwachting van de groots opgevatte infrastructuurwerken ?

Welke technische mogelijkheden heeft de Minister om aan deze bekommernis te voldoen en welke initiatieven zal hij nemen om deze technische hulpmiddelen te gebruiken ?

Antwoord :

De Ministerraad heeft op 22 februari 1977 een globaal plan tot beveiliging van het Zeescheldebekken tegen stormvloed op de Noordzee goedgekeurd.

Voor de uitvoering van dit plan was een periode van 10 jaar voorzien. Noch de budgettaire, noch de materiële middelen zijn voorhanden om deze periode te verkorten.

Uiteraard werden de dijken op de meest bedreigde plaatsen bij voorrang aangepakt en verbeterd. De situatie is op dit ogenblik reeds aanzienlijk verbeterd, maar er kan niet ontkend worden dat op sommige plaatsen de dijken nog in slechte staat verkeren.

De bestaande dijken, die niet onmiddellijk op definitieve wijze kunnen verbeterd worden, worden regelmatig gecontroleerd en onderhouden.

Tijdens deze winter zijn inderdaad enige dijkbreuken voorgekomen, die niet het rechtstreeks gevolg zijn van een stormvloed.

De bressen waren vooral het gevolg van onder- en achterloopsheid van uitwateringssluizen, van de aanwezigheid van dierenholten en oude wortels in de dijk of, in de bovenloop van de rivieren, van overvloedige regelval.

Dergelijke dijkbreuken zullen, ook in de toekomst, na het verstevigen van alle dijken, niet tot de onmogelijkheid behoren.

De kans op dergelijke breuken zal echter verminderen na het uitvoeren van het volledige dijkenprogramma.

Bovendien zullen voldoende kredieten en materiële middelen moeten beschikbaar blijven om de dijken regelmatig te controleren, te onderhouden en te herstellen.

Vraag :

Onlangs heeft het bestuur van de Battenbroekpolder te Walem-Mechelen geprotesteerd tegen het feit dat het tot op heden nog steeds niet officieel in kennis werd gesteld van de al dan niet aanbesteding van de geplande verhogingswerken aan de linker Netedijk, Walembrug tot aan het

Walem jusqu'au « Tongske ». Etant donné l'urgence de ces travaux, la promesse avait été faite à l'automne 1979 que la procédure d'urgence serait appliquée.

Ces travaux ont-ils déjà été adjugés ou à quelle date le seront-ils ? Quelles sont les prévisions en ce qui concerne le montant de ces travaux ? Quand ceux-ci pourront-ils être entamés ?

Réponse :

Une adjudication publique a été organisée le 18 octobre 1979 selon les prescriptions du cahier des charges spécial C4/79G88 en vue d'exhausser la digue et le chemin de halage sur la rive gauche et la rive droite de la Nèthe inférieure, depuis le pont-route de Walem jusqu'à l'embouchure du Rupel.

La souscription régulière la moins élevée a été faite par la S. A. Aug. Deckx et fils de Dessel, pour un montant de 38 402 656 F.

Entre-temps l'approbation de cette souscription a déjà été signifiée à l'entrepreneur.

La date du début des travaux n'a pas encore été fixée. Ceux-ci seront entamés dès que les conditions climatiques le permettent.

Question :

On ne peut que se réjouir du fait que des crédits importants sont prévus pour la protection des digues.

Cette mesure ne résout toutefois pas l'ensemble du problème.

Le redressement, l'élargissement et le dragage des cours d'eau ainsi que l'exécution des remembrements provoquent une crue considérable des eaux de surface.

Avant d'entamer les travaux susvisés il conviendrait de prendre au préalable les mesures nécessaires pour retenir les eaux.

Une coordination entre les différents départements s'impose.

Le budget prévoit des travaux sur le cours de la Nèthe.

Or, les digues en amont de Lierre doivent également être renforcées.

D'autre part, il est proposé d'entreprendre une étude en vue de mettre au point un système permettant de retenir les déchets sous toutes leurs formes par l'installation de filets, comme cela se pratique aux Pays-Bas.

Cela contraindrait les communes à prendre, elles-mêmes, les mesures nécessaires en vue de l'élimination des déchets, de telle sorte que les installations d'évacuation ne pourraient plus être obstruées, comme cela s'est produit récemment à Grobbendonk.

Réponse :

Le plan Sigma ne prévoit pas seulement des travaux de renforcement et d'exhaussement des digues le long du cours inférieur des rivières mais également des travaux à exécuter sur leur cours supérieur.

Le département procède également aux travaux de calibrage afin d'assurer un meilleur écoulement des eaux. Il est également envisagé de constituer des réservoirs le long du cours supérieur des rivières afin de pouvoir stocker à certains endroits l'eau provenant des crues. Pour des motifs d'hydraulique ces travaux doivent toutefois être exécutés d'aval en amont.

C'est ainsi que des travaux seront prochainement exécutés sur la Petite Nèthe en amont de Lierre.

Tongske. Gezien de dringende noodzaak van deze werken was hiervoor in de herfst van 1979 de spoedprocedure toegezegd.

Werden deze werken al aanbesteed of wanneer zullen ze aanbesteed worden ? Welk bedrag wordt voor de uitvoering van deze werken voorzien ? Wanneer zal de uitvoering van deze werken worden aangevat ?

Antwoord :

Volgens de bepalingen van het bijzonder bestek C4/79G88 werd op 18 oktober 1979 een openbare aanbesteding gehouden voor het verhogen van de dijk en het jaagpad op de linkeroever en op de rechteroever van de Beneden Nete, vanaf de wegbrug te Walem tot aan de monding van de Rupel.

De laagste regelmatige inschrijving werd ingediend door de N. V. Aug. Deckx en Zonen te Dessel, ten bedrage van 38 402 656 F.

De goedkeuring van zijn inschrijving werd intussen reeds aan de aannemer betekend.

De aanvangsdatum van de werken werd nog niet vastgesteld. Ze zullen nochtans begonnen worden, van zodra de weersgesteldheid dit toelaat.

Vraag :

De uittrekking van aanzienlijke kredieten voor de dijken kan alleen maar toegejuicht worden.

Dit lost echter niet alles op.

Het rechtekken, verbreden en ruimen van de waterlopen en het uitvoeren van ruilverkavelingen veroorzaakt een aanzienlijke toevloed van het bovenwater.

Vooraleer men tot bovengenoemde werken overgaat zouden voorafgaandelijk maatregelen moeten genomen worden voor het ophouden van het water.

Een coördinatie tussen de verschillende departementen is hiervoor nodig.

In de begroting zijn werken voorzien voor de Nete.

De dijken stroomopwaarts Lier hebben eveneens nog meer versteviging nodig.

Er wordt voorgesteld een studie te maken voor het uitvoeren van een systeem voor het ophouden van vuil onder al zijn vormen, en dit door het aanbrengen van netten zoals in Nederland.

Dit zou de gemeenten verplichten de nodige maatregelen te treffen om het vuil zelf weg te nemen, zodat er geen verstoppingen van lozingsvoorzieningen kunnen ontstaan, zoals onlangs te Grobbendonk.

Antwoord :

In het raam van het Sigmaplan zijn niet alleen dijkversterkings- en verhogingswerken voorzien voor de benedenlopen van de rivieren; ook de bovenlopen zullen in het kader van dit plan aangepakt worden.

Terzelfdertijd wordt door het departement tot kalibrering overgegaan ten einde een betere waterafvoer te verzekeren. Ook wordt overwogen om in de bovenloop van de rivieren wachtbekkens aan te leggen ten einde het waswater op bepaalde punten te kunnen stockeren. Om waterbouwkundige redenen moeten deze werken echter van afwaarts naar opwaarts worden uitgevoerd.

Zo zullen dus in de nabije toekomst werken worden uitgevoerd aan de Kleine Nete-opwaarts Lier.

Actuellement les travaux à la Nèthe ont progressé jusqu'à Lierre.

Pour 1980 sont prévus les premiers travaux en amont de Lierre. Il va de soi que ces travaux seront poursuivis au cours des prochaines années jusqu'à ce que soit adaptée la partie de la Petite Nèthe qui est de la compétence du département et qui s'étend jusqu'au pont « De Troon », à Grobbendonk.

Il est exact qu'en ce qui concerne le cours supérieur des rivières les attributions sont parfois éparpillées et que des travaux exécutés en amont peuvent avoir une incidence en aval d'une rivière. Afin de pallier ces difficultés le Conseil des ministres a créé, à la fin de 1977, un groupe de travail où siègent notamment le département de l'Agriculture et les trois départements régionaux.

Afin d'empêcher l'accumulation, dans les écluses de décharge, de détritus et de déchets empêchant l'écoulement des eaux, les services procèdent à l'installation d'un filet en amont des siphons devant tous les ouvrages d'art de quelque importance.

Dans certains cas on constate toutefois que des objets parfois volumineux sont déposés illicitement entre le filet et le siphon.

Le Ministre estime que ces pratiques ne peuvent être combattues qu'avec la collaboration de la population elle-même.

Il en est d'ailleurs de même de tous les autres dépôts illicites de déchets dans les cours d'eau.

Actuellement, les communes et le département s'occupent, chacun en ce qui le concerne, du dragage des cours d'eau, ce qui n'est pas toujours une mission fort simple.

Question :

Quand les dispositifs de sécurité nécessaires pour éviter les accidents seront-ils apportés aux barrages à manœuvre manuelle de la Meuse ?

Réponse :

Les barrages à manœuvre manuelle en aval de l'ouvrage de La Plante à Namur sont déjà munis de dispositifs de sécurité.

Au barrage de La Plante un des trois pertuis en est équipé.

Les travaux de placement des dispositifs de sauvegarde de type « portiques munis de câbles de sécurité » sur les autres barrages à manœuvre manuelle, y compris les deux derniers pertuis de La Plante, sont mis en adjudication par l'Office de la Navigation qui a la gestion de la Meuse dans ses attributions.

La remise des offres a été fixée au 6 mars 1980.

Le coût des travaux est évalué à quelque 50 millions de F. Les travaux devraient être terminés pour l'hiver prochain.

Question :

La presse se fait à nouveau l'écho d'un barrage sur la Houille, lequel serait lié à l'implantation d'une nouvelle centrale nucléaire à Chooz.

Il est également question de négociations avec la France, bien que celles-ci aient déjà échoué en 1976.

Qu'en est-il ?

Thans zijn de werken aan de Nete tot Lier gevorderd.

Voor 1980 zijn de eerste werken opwaarts Lier voorzien. Het spreekt vanzelf dat deze werken in de volgende jaren zullen voortgezet worden tot gans het gedeelte van de Kleine Nete dat onder de bevoegdheid van het departement valt en dat zich uitstrekt tot aan de brug « De Troon » te Grobbendonk, aangepast is.

Het is een feit dat voor de bovenlopen van de rivieren de bevoegdheden soms versnipperd zijn en dat werken die in het opwaartse gedeelte worden uitgevoerd hun invloed kunnen hebben op het afwaartse gedeelte van de rivier. Ten einde deze problemen te onder ogen werd einde 1977 door de Ministerraad een werkgroep opgericht waarin het departement van Landbouw en de drie gewestelijke departementen zitting hebben.

Om het verzamelen te voorkomen van afval en vuil in de uitwateringssluizen zodat de waterafvoer belet wordt, wordt door de diensten vóór de kunstwerken van enig belang steeds een kroosbekken aan de opwaartse zijde van de duikers aangebracht.

In sommige gevallen wordt echter vastgesteld dat sluikstortingen van zelfs omvangrijke voorwerpen gebeuren tussen het kroosbekken en de duiker.

De Minister meent dat zulke gedragingen enkel met medewerking van de bevolking zelf kunnen voorkomen worden.

Hetzelfde geldt trouwens voor alle andere sluikstortingen in de waterlopen.

Thans wordt door de gemeenten en het departement elk voor hun deel ingestaan voor het ruimen van de waterlopen, hetgeen niet altijd een eenvoudige opdracht is.

Vraag :

Wanneer worden de met de hand bediende stuwen voorzien van de nodige beveiligingsinstallaties ten einde ongevallen te voorkomen ?

Antwoord :

De met de hand bediende stuwen stroomafwaarts La Plante zijn al met beveiligingsinstallaties uitgerust.

Op de stuw te La Plante is dat het geval met één van de drie openingen.

Voor de andere beweegbare stuwen alsmede de twee openingen te La Plante zal het aanbrengen van de installaties, die bestaan uit « portalen met veiligheidskabels », worden aanbesteed door de Dienst voor de Scheepvaart die voor het beheer van de Maas instaat.

De offertes moesten uiterlijk op 6 maart binnenkomen.

De kostprijs van de werken wordt op ongeveer 50 miljoen F geraamd. Ze zouden tegen de volgende winter voltooid moeten zijn.

Vraag :

In de pers wordt weer gewag gemaakt van een stuwdam op de Houille en een nieuwe kerncentrale te Chooz.

Ook wordt gesproken van onderhandelingen met Frankrijk, hoewel die reeds in 1976 zijn afgesprongen.

Qu'en est-il ?

Réponse :

Il n'y a, pour l'instant, au niveau du gouvernement français, aucune décision d'implanter de nouvelles installations nucléaires sur le site de Chooz. Il existe un projet de l'E. D. F. pour y construire une nouvelle centrale de production d'électricité d'origine nucléaire de la filière à uranium enrichi — eau légère, du type à eau pressurisée (P. W. R.). Ce projet de centrale comporte 4 unités d'une puissance électrique de l'ordre de 1 300 mégawatts chacune.

Plusieurs initiatives ont été prises à diverses reprises pour souligner auprès des autorités françaises les justes préoccupations que suscite en Belgique un tel projet, tant en ce qui concerne la sécurité des populations belges concernées et l'impact de la centrale sur l'environnement qu'en ce qui concerne son effet sur le débit de la Meuse.

Le gouvernement a reçu fin décembre du gouvernement français des informations sur le projet. Ces informations sont rassemblées dans un document préparé par l'E. D. F. et qui sert de base à l'enquête publique en France. Il comprend :

- a) une notice explicative décrivant les caractéristiques essentielles du projet;
- b) une synthèse de l'étude d'impact permettant d'évaluer les liaisons essentielles de l'ouvrage projeté avec son environnement. Y sont explicités notamment les besoins en eau et les rejets thermiques, physico-chimiques et radioactifs occasionnés par la centrale;
- c) une étude de l'incidence socio-économique du projet;
- d) une plaquette architecturale décrivant l'insertion de la centrale dans son site.

Ces documents font l'objet, dès à présent, de la part des autorités belges, d'analyses critiques détaillées, notamment pour ce qui concerne les aspects techniques, au sein de la Commission Interministérielle de la sécurité nucléaire et de la sûreté de l'Etat dans le domaine nucléaire qui a été instaurée le 15 octobre dernier.

En ce qui concerne le barrage de la Houille, aucune décision n'a été prise.

Par souci de ne prendre une décision qu'en parfaite connaissance de cause sur proposition du Ministre des Travaux publics, le Conseil des Ministres a décidé, en date du 9 novembre 1979, la création d'un groupe de travail chargé d'évaluer l'opportunité de l'ouvrage envisagé dans le cadre général de la politique de l'eau.

Ce groupe ne pourra cependant efficacement travailler sans disposer du rapport du collège des experts constitué pour étudier le soutien d'étiage de la Meuse. En effet, ce rapport permettra de définir la capacité de l'emplacement des réserves indispensables pour couvrir les besoins de la Belgique.

Question :

Quel est le programme des travaux en ce qui concerne le barrage-tempête d'Oosterweel ?

Il avait été dit qu'une solution avait été trouvée pour le bois Ste Anne sur la rive gauche.

Actuellement, il est à nouveau question d'une emprise d'un grand nombre d'hectares.

Réponse :

Le projet de barrage-tempête fait actuellement l'objet d'études très poussées. Les études préliminaires, qui ont débuté le 1^{er} novembre 1978, avaient essentiellement pour

Antwoord :

De Franse regering heeft op dit ogenblik nog geen besluit genomen inzake de vestiging van nieuwe kerncentrales te Chooz. Wel bestaat er een plan van E. D. F. om er een centrale te bouwen voor de produktie van elektriciteit volgens het procédé verrijkt uranium — licht water, water onder druk (P. W. R.). Volgens dat plan zou de centrale uit vier eenheden bestaan, elk met een elektrisch vermogen van ongeveer 1.300 megawatt.

Reeds herhaaldelijk werden stappen ondernomen om de Franse autoriteiten erop te wijzen dat een dergelijk plan België terecht verontrust, zowel wat de veiligheid van de bevolking als de inwerking van de centrale op het leefmilieu en op het waterdebiet van de Maas betreft.

Eind december heeft de regering van de Franse overheid inlichtingen gekregen over het plan. Die inlichtingen zijn vervat in een door E. D. F. opgesteld document dat in Frankrijk als uitgangspunt dient voor het openbaar onderzoek. Het document bestaat uit :

- a) een toelichting over de hoofdkenmerken van het plan;
- b) een samenvatting van de studie waarin de voornaamste gevolgen van het geplande werk voor het leefmilieu worden geëvalueerd. Met name wordt daarin vermeld hoeveel water er nodig zal zijn, en welke thermische, fysisch-chemische en radioactieve afval de centrale zal lozen;
- c) een studie over de sociale en economische weerslag van het plan;
- d) een korte architectonische beschrijving van de omgeving waar de centrale wordt ingeplant.

Nu reeds worden die documenten door de Belgische overheid grondig en kritisch onderzocht; wat de technische aspecten betreft gebeurt dat in de Interministeriële Commissie voor de nucleaire veiligheid en de veiligheid van de Staat op kerngebied, die op 15 oktober verleden jaar werd opgericht.

Voor de stuwdam op de Houille is nog geen beslissing genomen.

Om slechts met volledige kennis van zaken en op voorstel van de Minister van Openbare Werken beslissingen te nemen, heeft de Ministerraad op 9 november 1979 beslist een werkgroep op te richten die moet onderzoeken wat het nut van het geplande werk in het raam van een algemeen waterbeleid is.

De groep zal echter geen degelijk werk kunnen presteren zolang zij niet beschikt over het verslag van het college van deskundigen dat moet onderzoeken hoe de waterstand van de Maas op peil kan worden gehouden. Aan de hand van dat verslag zal men immers de vereiste capaciteit kunnen berekenen van de reserves die nodig zijn om de Belgische behoeften te dekken.

Vraag :

Welk is de planning voor de werken aan de stormstuw te Oosterweel ?

Er werd gezegd dat er een oplossing was voor het St.-Annabos op de Linkeroever.

Nu zouden opnieuw veel hectaren ingenomen worden.

Antwoord :

Op dit ogenblik is voor de geplande stormvloedkering een uitvoerige studie van gang. Op 1 november 1978 werd gestart met de voorstudie, die als hoofddoel had te

but de déterminer les solutions pouvant être retenues pour la construction du barrage-tempête (il s'agissait plus particulièrement de choisir le type de vannes des grands chenaux).

A l'heure actuelle, l'étude des variantes retenues se poursuit.

Il entre dans les intentions de choisir définitivement le type du barrage dans le courant de la deuxième moitié de cette année. Si la solution des portes levantes était retenue, le projet d'étude pourrait être terminé dès la fin de l'année 1980. Si un autre type de vannes était choisi, une série d'études complémentaires devrait encore être exécutée, si bien que le projet ne pourrait pas être étudié avant le milieu de 1981.

Une décision définitive concernant la construction éventuelle du barrage devra être prise sur base des résultats de ces études. Le délai d'exécution sera vraisemblablement de 9 ans.

Si la décision de construire le barrage-tempête est prise en 1981, celui-ci pourra être mis en service en 1990.

On s'efforcera de préserver autant que possible le bois Ste Anne lors de l'aménagement du chantier. La superficie du chantier requis sur la rive gauche de l'Escaut atteint au total 10 ha, dont une partie pourra être prélevée sur le lit du fleuve. Il est inévitable d'abattre quelques rangées d'arbres, mais globalement très peu de dégâts seraient occasionnés au bois Ste Anne.

Ceux-ci pourront d'ailleurs être réparés dès l'achèvement des travaux.

Question :

1. Accessibilité des ports.

Quelle certitude le Ministre a-t-il que les profondeurs prévues pour l'Escaut seront effectivement réalisées et dans quel délai ?

2. Passe du « Zand en Ribzand ».

Quelles sont les prévisions en ce qui concerne les travaux de dragage nécessaires pour obtenir les profondeurs voulues ?

Qu'en est-il des dragages d'entretien au départ de la haute mer vers l'écluse ?

3. Les crédits prévus jusqu'à présent pour les travaux de dragage devront, à l'avenir, être doublés.

Où trouvera-t-on l'argent nécessaire ?

Il s'agit d'une question politique qui hypothèque le budget du département des Travaux publics dans un avenir rapproché comme dans un avenir plus lointain.

Réponse :

Les travaux de dragage en vue d'approfondir l'accès maritime du port d'Anvers font partie d'un plan nommé d'après les tirants d'eau à réaliser et dont la première phase est de 45 pieds/43 pieds.

L'exécution de ce plan implique la réalisation d'un certain nombre de travaux en territoire néerlandais, pour lesquels l'accord ou l'autorisation des autorités néerlandaises est nécessaire. Le Ministre a mis ce point à l'ordre du jour de la dernière concertation bilatérale belgo-néerlandaise du 20 novembre 1979.

bepalen welke de mogelijke oplossingen zijn voor de conceptie van de stormvloedkering (in het bijzonder de keuze van het kleptype van de grote passen).

Op dit ogenblik worden de uitgekozen varianten verder bestudeerd.

Het ligt in de bedoeling in de tweede helft van dit jaar een definitieve keuze te maken omtrent het type van de waterkering. Indien zou geopteerd worden voor een oplossing met hefdeuren, dan zou reeds eind 1980 de ontwerpstudie kunnen voltooid zijn. Indien een ander kleptype verkozen wordt, moeten nog een reeks aanvullende studies uitgevoerd worden, zodat het ontwerp eerst midden 1981 bestudeerd kan zijn.

Op basis van de resultaten van deze studies zal dan een definitieve beslissing moeten genomen worden omtrent de eventuele bouw van de stormvloedkering. De uitvoeringstermijn zal vermoedelijk 9 jaar bedragen.

Indien dus in 1981 beslist wordt tot de uitvoering van de stormvloedkering, kan deze in 1990 operationeel worden.

Bij de inrichting van de werf zal er naar gestreefd worden het Sint-Annabos zoveel mogelijk te sparen. Op de linkeroever van de Schelde is in het totaal 10 ha werfterrein vereist, dat gedeeltelijk zal gewonnen worden op de rivier. Het is niet te vermijden dat enkele bomenrijen zullen moeten geveld worden, maar globaal genomen zal het Sint-Annabos zeer weinig schade oplopen.

Na de voltooiing van de werken, kan trouwens de schade grotendeels hersteld worden.

Vraag :

1. Toegankelijkheid van de havens.

Welke zekerheid kan de Minister geven dat de vooropgestelde diepgangen voor de Schelde zullen gerealiseerd worden en op welke termijn ?

2. Pas van het Zand en Ribzand.

Welke zijn de voorzieningen voor de baggerwerken om de in het vooruitzicht gestelde diepgangen te bekomen ?

Welke zijn de onderhoudsbaggerwerken vanuit open zee naar de sluis ?

3. De kredieten die tot nu toe uitgetrokken werden voor de baggerwerken zullen in de toekomst moeten verdubbeld worden.

Waar zal men het geld halen ?

Dit is een beleidsvraag omdat zij de begroting van het departement van Openbare Werken hypothekeert voor de nabije en verre toekomst.

Antwoord :

De verdiepbingsbaggerwerken voor de maritieme toegangsweg tot de haven van Antwerpen zijn vervat in het plan dat genoemd wordt naar de te verwezenlijken scheepsdiepgangen en waarvan de eerste fase 45 voet/43 voet bedraagt.

De verwezenlijking van dat plan vergt een aantal werken op Nederlands grondgebied waarvoor een akkoord of toestemming van de Nederlandse autoriteiten vereist is. De Minister heeft deze aangelegenheid aan de orde gesteld tijdens het laatste bilateraal Belgisch-Nederlands overleg van 20 november 1979.

Les Pays-Bas ont souligné la nécessité de rechercher quelle serait l'évolution hydrographique de l'Escaut occidental sous l'influence de l'approfondissement. Aux Pays-Bas, ce travail devra faire l'objet d'une procédure déterminée. C'est une règle qui ne souffre pas de dérogations.

Il a été décidé de créer, dans le cadre de la Commission technique de l'Escaut, une sous-commission chargée d'étudier le programme de l'approfondissement à 45'/43' ainsi que des diverses phases d'exécution de celui-ci. Cette sous-commission s'occupera d'abord des premières phases de ce programme.

Le département met tout en œuvre pour que ces négociations puissent se dérouler aussi rapidement que possible.

En ce qui concerne le programme d'approfondissement proprement dit, un crédit de 485 millions a été inscrit au budget.

Ce crédit sera réparti comme suit :

- 300 millions pour le « Scheur »,
- 185 millions pour l'Escaut occidental.

Les travaux d'approfondissement qui ont commencé cette année visent à augmenter d'un pied le tirant d'eau maximum.

Ultérieurement les dragages d'entretien seront évidemment destinés à maintenir ce tirant d'eau. Les décisions tendant à augmenter encore ce tirant d'eau au bénéfice de Zeebrugge, tant dans la partie commune du « Scheur » (c'est-à-dire le « Scheur » occidental) que dans la passe du « Zand/Ribzand », seront éventuellement prises si la nécessité s'en impose et en fonction de l'importance des trafics maritimes intéressés.

Il n'a pas encore été pris de décision entraînant l'obligation de doubler à l'avenir les crédits pour les travaux de dragage. Des études ont été faites au sujet de la possibilité d'établir des programmes d'approfondissement ainsi que leur incidence budgétaire. Les décisions d'exécution devront se concrétiser automatiquement par l'inscription au budget des crédits nécessaires. Une première étape indispensable sera franchie lorsque ces travaux seront repris au V^e Plan économique 1981-1985.

Il semble donc prématuré de proposer une diminution des crédits affectés à d'autres postes, les grandes options du Plan 1981-1985 n'ayant pas encore été fixées.

La commission nationale pour la politique portuaire s'est engagée à faire les démarches nécessaires pour que les travaux envisagés figurent au Plan 1981-1985.

Question :

Les boues toxiques du canal Gand-Terneuzen seront entreposées au « Callemansputte ». Aucune autre solution ne peut-elle être retenue ? Dans la négative, quelles seront les mesures prises pour empêcher la contamination des environs ?

Une solution ne pourrait-elle être constituée par la fermentation des boues ? Une analyse coûts/profits en vue de leur réutilisation comme combustible serait certainement très utile.

Réponse :

Le département a, en effet, lancé un appel d'offres restreint pour le dragage de 1 million de m³ de matières dans le canal Gand-Terneuzen et pour leur entreposage dans une fosse à creuser dans le quartier « Callemansputte » à Zelzate.

Van Nederlandse zijde werd gewezen op de noodzaak de hydrografische ontwikkeling in de Westerschelde onder invloed van de verdieping te onderzoeken. In Nederland zal dit werk een bepaalde procedure moeten doorlopen. Hier- van kan niet afgeweken worden.

Besloten werd in het raam van de Technische Schelde-commissie een subcommissie op te richten, die het verdiepingsprogramma 45'/43' zal bestuderen, samen met de fase-ring van de uitvoering. In eerste instantie zal deze subcommissie zich vooral bezig houden met de eerste fasen van dit programma.

Door het departement wordt alles in het werk gesteld om deze besprekingen zo vlot mogelijk te laten verlopen.

Wat het eigenlijke verdiepingsprogramma betreft werd 485 miljoen op de begroting uitgetrokken.

Dit krediet zal verdeeld worden als volgt :

- 300 miljoen voor het Scheur;
- 185 miljoen voor de Westerschelde.

De verdiepingswerken waarmee dit jaar een aanvang werd gemaakt, zijn er op gericht de maximale scheepsdiepgang met één voet te verhogen.

De onderhoudsbaggerwerken zullen nadien uiteraard gericht zijn op het behoud van deze diepte. Beslissingen over grotere diepten ten behoeve van Zeebrugge, zowel in het gemeenschappelijk deel van het Scheur (dit is : Scheur-West), als in de Pas van het Zand/Ribzand zullen genomen worden indien zich daartoe de noodzaak opdringt in functie van het belang van geïnteresseerde scheepvaarttrafiek.

Er zijn nog geen beslissingen genomen die meebrengen dat de kredieten voor de baggerwerken in de toekomst moeten verdubbeld worden. Wel zijn er studies gemaakt van mogelijke verdiepingsprogramma's en hun budgettaire weer-slag. De beslissingen tot uitvoering zullen automatisch ver-tolkt moeten worden door de uittrekking van de nodige kre-dieten op de begroting. Een eerste en noodzakelijke stap is het opnemen ervan in het V^e Economische Plan 1981-1985.

Het lijkt dus voorbarig te spreken van een afname van kredieten van elders, daar de grote doelstellingen van het Plan 1981-1985 nog niet zijn vastgelegd.

De nationale commissie voor het havenbeleid heeft zich verbonden de nodige stappen te ondernemen voor opname in het Plan 1981-1985.

Vraag :

Het toxischslib van het kanaal Gent-Terneuzen zal opge-slagen worden in de « Callemansputte ». Is hiervoor geen andere oplossing mogelijk ? Zo niet, welke maatregelen wor-den genomen tegen de besmetting van de omgeving ?

Kan er geen oplossing gevonden worden in het laten gisten van het slib ? Een kosten/baten analyse met het oog op het hergebruiken als brandstof zou zeker nuttig zijn.

Antwoord :

Het departement heeft een beperkte offerteaanvraag uit-geschreven voor het baggeren van 1 miljoen m³ specie uit het kanaal Gent-Terneuzen en het stapelen ervan in een te graven put in de wijk « Callemansputte » te Zelzate.

En raison du gabarit du canal, qui constitue le chenal d'accès au port de Gand, il n'a pas été possible de différer la décision concernant ce dossier.

Avant de retenir la solution du « Callemansputte », les services du département ont étudié toutes les autres solutions éventuelles.

D'autres dépôts dans le pays ont été envisagés, notamment le lieu dit « Vliegvelde » à Lochristi. On a renoncé à cette solution en raison de l'absence en cet endroit, à une profondeur accessible, d'une couche d'argile imperméable. Cette couche est nécessaire pour constituer, avec un écran étanche de bétonite, une fosse étanche isolée.

Etant donné que les matières de dragage provenant du canal Gand-Terneuzen sont polluantes jusqu'à un certain point, le Ministre a décidé que lors du déversement toutes les précautions requises devraient être prises pour éviter toute contamination des eaux souterraines.

Un autre terrain de déversement envisagé est situé à Assenede à proximité de la route nationale 617 Anvers-Littoral. Ce terrain aurait pu constituer une solution de remplacement possible si l'étude et l'examen administratif du dossier n'avaient rendu impossible une réalisation à bref délai.

Il fallait en effet encore obtenir toutes les autorisations nécessaires et procéder à toutes les études géologiques.

Les matières de dragage pouvaient également être versées dans l'Escaut oriental. Le département a pris les contacts nécessaires à cet effet avec les autorités néerlandaises, mais ces dernières ont refusé leur autorisation.

Il avait également été envisagé de déverser les matières dans la Mer du Nord, mais cette solution a dû être écartée en raison du caractère fastidieux de la procédure et des réactions négatives des départements qui ont cette matière dans leurs attributions en vertu de la Convention d'Oslo.

Enfin, le département avait envisagé la construction d'un incinérateur de boues.

Ce procédé s'avère onéreux. Avant de prendre une décision définitive, il convenait encore d'établir s'il n'existait pas un procédé équivalent, mais moins coûteux, et, dans la négative, de quelle manière le projet d'incinération pouvait être financé.

Pour des raisons techniques et administratives, il était, en tout état de cause, impossible de mettre une telle installation d'incinération en service avant deux ans. Si la construction de l'incinérateur était décidée, le dossier devrait encore faire l'objet d'un examen technique et administratif et il faudrait encore obtenir les permis de construction et d'exploitation. Ensuite seulement l'incinérateur et son installation auxiliaire pourraient être commandés et leur construction entamée.

Le terrain « Callemansputte » offrait donc la seule solution sûre et réalisable dans un délai raisonnable.

* * *

Les travaux ont entre-temps été adjugés au soumissionnaire ayant fait l'offre la plus basse, la S. A. Adredco, d'Anvers.

Les travaux ont débuté officiellement le 1^{er} février dernier. Il sera procédé tout d'abord au creusement de la fosse de stockage. Les dragages dans le canal pourront débiter six mois plus tard.

De diepgang op het kanaal dat de toegangsweg naar de haven van Gent vormt, liet geen verder uitstel van het dossier toe.

Alvorens tot de oplossing Callemansputte te komen, werden door de diensten alle mogelijke alternatieven onderzocht.

Andere stapelplaatsen op het land werden in beschouwing genomen. Er is in dit verband het zogenaamde « Vliegvelde » te Lochristi. Hiervan werd afgezien vermits op deze plaats op bereikbare diepte geen ondoorlatende kleilaag aanwezig is. Deze laag is nodig om samen met een waterdicht scherm uit betonietklei een geïsoleerde waterdichte kuip te vormen.

Aangezien de baggerspecie uit het kanaal Gent-Terneuzen een zekere graad van verontreiniging bezit heeft de Minister beslist dat, bij storting op het land, alle nodige voorzorgen moeten genomen worden om elke besmetting van het grondwater te vermijden.

Een ander in beschouwing genomen stortterrein was gesitueerd te Assenede, nabij de rijksweg 617 Antwerpen-Zee-kust. Dit terrein zou een mogelijke alternatieve oplossing kunnen geweest zijn, ware het niet dat het onderzoek en de administratieve afhandeling van het dossier een realisatie op korte termijn onmogelijk maakten.

Inderdaad dienden nog alle nodige vergunningen bekomen te worden en nog alle onderzoeken met betrekking tot de ondergrond te gebeuren.

Er was ook de mogelijkheid de baggerspecie te storten in de Westerschelde. Hiervoor werden door het departement de nodige contacten gelegd met de Nederlandse autoriteiten. Hieruit is echter gebleken dat geen kans bestaat dat van Nederlandse zijde een vergunning bekomen wordt.

Een andere in beschouwing genomen stortplaats was de Noordzee. Hiervan diende echter snel afgezien te worden gelet op de omslachtige en tijdrovende procedure en de negatieve reacties van de departementen die ingevolge de Conventie van Oslo, ter zake bevoegd zijn.

Tenslotte werd door het departement de bouw van een verbrandingsinstallatie voor het baggerlib onderzocht.

Vastgesteld werd dat het hier gaat om een duur procédé. Alvorens terzake een definitieve beslissing kon genomen worden, diende dus eerst nog uitgemaakt te worden of geen andere evenwaardige, maar minder dure werkwijze kon toegepast worden en, indien dit laatste niet mogelijk was, hoe het project tot verbranding kon gefinancierd worden.

Om technische en administratieve redenen was het in ieder geval onmogelijk een dergelijke verbrandingsinstallatie operationeel te maken binnen de twee jaar. Indien tot het oprichten van een vernietigingsoven was besloten geworden, dan had het dossier op het technisch en administratief vlak nog volledig moeten afgewerkt worden en hadden tevens de vereiste vergunningen voor de bouw en de exploitatie moeten afgeleverd worden. Pas daarna kon de bestelling van de verbrandingsoven en de hulpinstallatie worden geplaatst en met de constructie ervan worden gestart.

Op deze wijze bleef enkel het terrein « Callemansputte » over als veilige en op redelijke termijn haalbare oplossing.

* * *

Ondertussen werden de werken toegewezen aan de laagste inschrijver, de N. V. Adredco uit Antwerpen.

De werken werden officieel aangevat op 1 februari ll. In eerste instantie zal de bergingsput worden uitgegraven. Zes maand later zullen de baggerwerken in het kanaal kunnen aanvatten.

Le département dispose des autorisations nécessaires pour entamer immédiatement les travaux.

La structure du sous-sol du « Callemansputte » présente des garanties suffisantes en vue d'éviter la pollution de la nappe phréatique et des eaux de surface. Il existe, à une profondeur raisonnable, une couche d'argile imperméable. La fosse sera entourée d'une paroi étanche allant de la surface à la couche d'argile sous-jacente. Une cuvette étanche permettant de contenir la pollution des boues sera ainsi créée.

Afin d'éviter la pollution des eaux de surface, il sera construit, autour de la cuvette et à l'intérieur de la cloison étanche, un siphon entièrement isolé des autres fossés de drainage. L'eau siphonnée sera pompée vers le canal par une canalisation étanche.

Après le stockage des boues une couche de terre arable sera déposée et il sera procédé à des plantations.

Enfin, la pollution atmosphérique sera évitée en injectant les matières à 1 mètre au moins sous le niveau d'eau dans la fosse.

Le stockage et la fermentation des boues ne constituent pas une solution adéquate : les boues du canal maritime de Gand ne contiennent pratiquement pas de matières organiques, alors que ce sont ces matières dont la fermentation produit un gaz combustible. Un tel projet ne serait pas rentable en raison du faible volume de combustible qui pourrait être récupéré. Il faut souligner par ailleurs que la fermentation ne diminue pratiquement pas la toxicité des boues, de sorte que ce procédé n'offre pas non plus une solution acceptable du point de vue écologique.

Le département recherche, en coopération avec d'autres institutions publiques telles que le Ministère des Affaires économiques, le Ministère de la Santé publique, le Secrétariat d'Etat à l'Economie régionale et à l'Aménagement du Territoire, l'Exécutif de la Région flamande et la Ville de Gand, des solutions de rechange en vue du stockage futur des matières de dragage, polluées ou non, provenant du canal de Gand à Terneuzen et d'autres cours d'eau.

Un groupe de travail, placé sous la direction du secrétaire général du département, a été constitué à cet effet.

Question :

Le versage des matières de dragage constitue une source permanente de revenus pour les entreprises de dragage spécialisées.

Il s'agit d'un cercle vicieux : les matières de dragage sont reversées dans le fleuve au lieu d'être éliminées.

Des précisions sont demandées à ce sujet.

Réponse :

Une partie importante des matières draguées dans l'Escaut occidental est, en effet, reversée dans le fleuve. Les lieux de versage sont toutefois sélectionnés en fonction d'une étude approfondie et sur la base de maquettes. Les matières draguées sur les seuils des chenaux sont, en principe, versées dans les anciens chenaux de flot, de manière à améliorer le cours de l'Escaut. Par ailleurs, le versage dans le fleuve contribue à maintenir l'équilibre de ce dernier.

Il n'est évidemment pas exclu qu'une partie des matières de dragage retourne au chenal.

Le volume des matières qui sont actuellement retirées de l'Escaut occidental est supérieur aux apports naturels.

Het departement beschikt over de nodige vergunningen om de werken onmiddellijk te kunnen aanvangen.

Door de geologische gesteldheid van de ondergrond biedt de oplossing « Callemansputte » voldoende waarborgen voor het voorkomen van verontreiniging van het grond- en oppervlaktewater. Op redelijke diepte is een ondoordringbare kleilaag aanwezig. Rond de ontginningsput wordt een waterdicht scherm aangelegd, reikend van het maaiveld tot in de onderliggende kleilaag. Aldus ontstaat een waterdichte kuip, waarin de toxiciteit in het slib gelocaliseerd wordt.

Om de verontreiniging van het oppervlaktewater tegen te gaan wordt rond de put binnen de begrenzing van het waterdichte scherm een hevelsloot aangelegd, volledig geïsoleerd van alle andere afwateringsgrachten. Het hevelwater wordt via een gesloten leiding opnieuw naar het kanaal gepompt.

Nadat het slib geborgen is, zullen een laag teelaarde en een aangepaste beplanting aangebracht worden.

Tenslotte zal de luchtverontreiniging worden bestreden door het inpompen van de specie, minimum één meter onder het waterpeil in de put.

Het stockeren en laten gisten van het slib is geen geschikte oplossing : het slib uit het Zeekanaal naar Gent bevat praktisch geen organische stoffen en het zijn de organische stoffen die bij gisting een brandbaar gas opleveren. Aangezien weinig of geen brandstof zou kunnen gerecupereerd worden zou een dergelijk project niet renderend zijn. Bovendien zij er op gewezen dat bij gisting de toxiciteit van het slib nageenog niet wordt vernietigd, zodat dit ook geen ecologisch aanvaardbare oplossing is.

Het departement zoekt, in samenwerking met andere overheidsinstanties zoals het ministerie van Economische Zaken, het ministerie van Volksgezondheid, het staatssecretariaat voor Streekeconomie en Ruimtelijke Ordening, het Vlaams Executief en de stad Gent, naar alternatieve methoden om ook in de toekomst al dan niet verontreinigde baggerspecie uit het kanaal Gent-Terneuzen en andere waterlopen te kunnen bergen.

Een werkgroep onder leiding van de secretaris-generaal van het departement werd daartoe opgericht.

Vraag :

Het lozen van de baggerspecie is een eeuwige bron van inkomsten voor de baggerspecialisten.

Het is een vicieuze cirkel. Men stort de uitgebaggerde specie opnieuw in de rivier i.p.v. ze te verwijderen.

Meer duidelijkheid wordt hierover gevraagd.

Antwoord :

Een groot gedeelte van de specie die in de Westerschelde wordt opgebaggerd, wordt inderdaad opnieuw in de rivier gestort. De stortplaatsen worden echter gekozen na zorgvuldige studie en op basis van modelproeven. De specie die gebaggerd wordt op de drempels in de vaargeulen, wordt in principe gestort in de oude vloedscharen, zodat in de Schelde een beter stroombeeld ontstaat. Daarenboven draagt het storten in de rivier bij tot het behoud van het evenwicht van de rivier.

Hierbij is het echter niet uitgesloten dat een klein gedeelte van de gestorte specie terugvloeit naar de vaargeul.

Het is thans zo dat reeds meer zand uit de Westerschelde wordt ontleend dan door de natuur van uit zee terug wordt

Quelque 3,5 millions de m³ retirés de l'Escaut occidental (dont 2 millions de m³ provenant des Pays-Bas) sont ainsi stockés sur la terre ferme.

On s'efforce, dans la mesure du possible, d'utiliser une partie des matières de dragage, par exemple pour exhausser des terrains industriels (voir Anvers, rive gauche) et pour exhausser et renforcer les digues.

Le volume précité doit être considéré comme un maximum. Les Pays-Bas craignent, en effet, que le dragage de sable dans le fleuve n'entraîne l'affaissement des berges.

Les quantités de matières pouvant être extraites de l'Escaut occidental font, dès lors, l'objet d'une concertation permanente avec les autorités néerlandaises.

Les dragages d'entretien et d'approfondissement des chenaux d'accès de nos ports constituent une activité permanente pour le département. Ce secteur pourrait dès lors donner lieu à une initiative publique adoptant la forme d'une société nationale de dragage.

Question :

Quels sont les projets des travaux à Anvers et à Zeebrugge ?

Réponse :

Pour ce qui est des travaux à court terme, le Ministre renvoie au budget.

A Anvers sera entamée la première phase des travaux à réaliser dans le cadre du programme d'approfondissement de l'Escaut occidental en vue de rendre le port accessible aux navires de 45'. Un premier crédit est mis à disposition pour la construction de la seconde écluse à Zandvliet. Les travaux d'extension du port sur la rive gauche de l'Escaut se poursuivent, et la première phase de la construction du mur de quai dans la quatrième darse sera mise en adjudication.

A Zeebrugge, l'aménagement de l'avant-port et de l'arrière-port sera continué, l'achèvement du terminal « Ro/Ro » étant poursuivi.

Pour les toutes prochaines années, le Ministre estime que les travaux entamés doivent être achevés dans les meilleurs délais. En octobre 1978, les gestionnaires des ports concernés ont soumis à la Commission nationale de politique portuaire des plans concrets pour la réalisation des travaux d'infrastructure et de superstructure jusqu'en 1985 (voir Annexe K).

En ce qui concerne le port d'Anvers, ces travaux comportent (voir Annexe L) :

- l'entretien et l'approfondissement de la voie d'accès maritime et l'installation de dispositifs radar sur l'Escaut occidental;

- la poursuite de la modernisation de l'infrastructure sur la rive droite, avec notamment la construction de la seconde écluse à Zandvliet, l'élargissement du chenal entre le cinquième « Havendok » et le « Hansadok », la construction de la « Boerinnensluis », la modernisation de la « Kattendijksluis », le comblement de la Royersluis et l'aménagement d'un terminal « Ro/Ro » sur l'Escaut, ainsi que l'adaptation de la superstructure (entre autres, achat de grues de quai et de grues flottantes);

- l'extension du port sur la rive gauche.

aanvoerd. Jaarlijks wordt aldus ongeveer 3,5 miljoen m³ uit de Westerschelde op het land geborgen, waarvan 2,0 miljoen m³ afkomstig uit Nederland.

Een deel van de gebaggerde specie wordt zoveel mogelijk nuttig hergebruikt zoals voor het ophogen van industrieterreinen (zie Antwerpen linkeroever) en het verhogen en verstevigen van de dijken.

Hogergenoemde hoeveelheid moet als een bovengrens beschouwd worden. Aan Nederlandse zijde bestaat immers de vrees dat het uithalen van zand uit de rivier uiteindelijk tot oeverafslag zou leiden.

Omtrent de hoeveelheid specie die uit de Westerschelde mag verwijderd worden, wordt dan ook voortdurend met de Nederlandse autoriteiten overleg gepleegd.

De baggerwerken voor het behoud en de verdieping van de maritieme toegangswegen naar onze havens vormen een constante opdracht voor het departement. Deze sector vormt dan ook een geschikt terrein om een overheidsinitiatief te nemen onder de vorm van een nationaal baggerbedrijf.

Vraag :

Welke zijn de plannen voor de werken te Antwerpen en te Zeebrugge ?

Antwoord :

Voor de werken op korte termijn, verwijst de Minister naar de begroting.

Voor Antwerpen zal de eerste fase van het verdiepingsprogramma van de Westerschelde om de haven van Antwerpen toegankelijk te maken voor schepen van 45' aangevat worden. Een eerste krediet voor de bouw van een tweede Zandvlietluis wordt ter beschikking gesteld. De haven op de Linker Scheldeoever wordt verder uitgebouwd en dit jaar zal de eerste fase van de kaaimuur in het 4^e dok aanbesteed worden.

In Zeebrugge zal de aanleg van de voor- en achterhaven worden verdergezet, en wordt de Ro/Ro-terminal verder afgewerkt.

Voor de eerstvolgende jaren meent de Minister dat de aangevangen werken zo spoedig mogelijk moeten voltooid worden. In de Nationale Commissie van het Havenbeleid hebben de betrokken havenbeheerders in oktober 1978 concrete plannen ingediend voor infra- en superstructuurwerken tot 1985 (zie bijlage K).

Voor Antwerpen omvatten deze werken (zie bijlage L) :

- het onderhoud en de verdieping van de maritieme toegangsweg en de radarisatie van de Westerschelde;

- de verdere modernisering van de infrastructuur op de rechteroever met o.m. de bouw van de 2^e Zandvlietluis, de verbreding van de doorvaartgeul tussen het 5^e Havendok en het Hansadok, de bouw van de Boerinnensluis, de modernisering van de Kattendijksluis, het dempen van de Royersluis en de bouw van een Ro/Ro-terminal aan de Schelde, alsook de aanpassing van de superstructuur (o.a. aankoop van wal-kranen en vlotkranen);

- de uitbouw van de haven op de linkeroever.

Pour la période 1979-1985, ce programme représente un montant total de 42 milliards de F.

Pour le port de Zeebrugge, les travaux soumis à la Commission nationale de la Politique portuaire comprennent :

- l'entretien et l'approfondissement de la voie maritime d'accès;
- une nouvelle extension de l'avant-port et l'achèvement de la première phase de l'aménagement de l'arrière-port;
- le premier équipement de l'avant-port et de l'arrière-port.

L'exécution de ces travaux nécessitera au total plus de 39 milliards de crédits.

Les programmes sont examinés au sein du groupe de travail « Planning » de la Commission nationale de la Politique portuaire, qui formulera un avis en la matière.

Cet avis peut contenir les éléments nécessaires à l'établissement du plan 1981-1985.

Le programme soumis par le port de Gand concerne un montant de 16 milliards de F (voir annexe M).

Au total, des dépenses pour un montant d'environ 100 milliards de F sont donc prévues pour la réalisation des travaux portuaires.

Question :

Un membre demande des précisions concernant le problème de l'érosion du sol par suite de l'extension des jetées dont il est fait état dans l'exposé introductif.

Réponse :

Les érosions se produisent dans une zone donnée, qui se déplace au fur et à mesure de la poursuite de l'extension des jetées. Le phénomène de l'érosion se manifeste déjà du côté de la jetée est, dont deux phases sont en cours d'exécution, dans la zone où la jetée définitive nord-est devra s'ériger. Aucune décision n'a encore été prise sur ce point et en conséquence aucune mesure de protection du sol n'est encore appliquée.

La mise en œuvre d'une protection quelconque du sol reviendrait d'ailleurs à anticiper sur la décision du Gouvernement. En fait, les dépenses supplémentaires pour les jetées sont imputables à l'absence de décision quant à leur forme définitive.

Le Ministre précise qu'à l'heure actuelle les digues sont systématiquement construites sur des fondations plus profondes. Cela représente une jetée d'un volume plus grand à la base, ce qui en augmente le prix. Les services évaluent ces dépenses supplémentaires à 4,5 milliards de francs (aux prix actuels).

Question :

Un membre demande des précisions sur le dock à l'encart situé dans la partie occidentale du port de Zeebrugge.

Voor de periode van 1979 tot 1985 slaat dit programma op een totaal bedrag van 42 miljard F.

Voor Zeebrugge omvatten de werken ingediend bij de Nationale Commissie voor het Havenbeleid :

- het onderhoud en de verdieping van de maritieme toegangsweg;
- de verdere uitbouw van de voorhaven en de voltooiing van de eerste fase van de achterhaven;
- de eerste uitrusting van de voor- en achterhaven.

Voor de uitvoering van die werken zullen in totaal ruim 39 miljard F kredieten vereist zijn.

De programma's worden besproken in de werkgroep « Planning » van de Nationale Commissie voor het Havenbeleid, die hierover advies zal uitbrengen.

Dit advies kan dan de nodige elementen bevatten voor het opstellen van het Plan 1981-1985.

Het door de haven van Gent ingediende programma sluit op een bedrag van 16 miljard F (zie bijlage M).

In totaal worden voor de werken aan de havens dus ongeveer 100 miljard F uitgaven in het vooruitzicht gesteld.

Vraag :

Een lid heeft naar bijzonderheden gevraagd omtrent het probleem van de gronderosie als gevolg van het voortschrijden van de havendammen zoals vermeld in zijn inleiding.

Antwoord :

Deze erosies strekken zich uit in een bepaalde zone die zich verplaatst naargelang de verdere uitbouw van de dammen. Het fenomeen erosie manifesteert zich reeds nu langs de kant van de oostelijke havendam waarvoor reeds twee fazen in uitvoering zijn, in het gebied waar zich de definitieve noord-oostdam zal moeten bevinden. Hiervoor is nog geen beslissing getroffen en er werd bijgevolg nog geen bodembescherming toegepast.

Het uitvoeren van enige bodembescherming zou immers het vooruitlopen betekenen op enige beslissing van de Regering. In feite dient de meeruitgave voor de dammen dan ook toegeschreven te worden aan het gebrek aan beslissing omtrent de definitieve vorm.

Voor meer verduidelijking wil de Minister dus stellen dat de dijken thans automatisch dieper gefundeerd worden. Dit vertegenwoordigt een groter volume dam aan de basis, wat de prijs opdrijft. De diensten schatten deze meerkosten op 4,5 miljard (huidige prijs).

Vraag :

Een lid vraagt uitleg over het insteekdok in het westelijk gedeelte van de haven van Zeebrugge.

Réponse :

La construction d'un dock à l'encart situé dans la partie occidentale du port de Zeebrugge n'est pas due à une initiative du Ministre ou du département.

Il s'agit d'une initiative de la « Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen », qui a pour objet d'attirer certains trafics.

La Commission nationale de Politique portuaire est saisie du problème de la construction du dock à l'encart.

Question :

La « Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen » comporte des représentants de la ville de Bruges, de la province et de divers départements.

Compte tenu du rayonnement régional du port de Zeebrugge, il est normal que les communes environnantes soient également associées à la gestion du port.

Il est donc souhaitable d'adapter la composition du conseil d'administration de cette société.

Réponse :

Le conseil d'administration de la « Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen » se compose actuellement, entre autres, de représentants de l'autorité centrale (Département des Travaux publics) et des autorités régionales provinciales (province) et de la ville de Bruges.

Que la ville de Bruges doive être représentée au sein du conseil d'administration est tout simplement évident, vu les infrastructures existantes et futures et le fait qu'elle supporte les charges liées à l'exploitation du port, à l'ordre public et à la sécurité, éléments que les communes environnantes ne peuvent invoquer.

Question :

Quels montants, actualisés à la date d'aujourd'hui, ont été investis pour le port d'Anvers depuis le début de l'exécution du programme décennal ?

Réponse :

Le programme décennal pour le port d'Anvers a été ratifié par la loi du 5 juillet 1956. Ci-après figure un relevé des dépenses effectuées pour le port d'Anvers depuis 1957 jusqu'à 1979 inclus.

	Non actualisées (en milliards de F)	Actualisées 12/1979 (en milliards de F)
Port sur la rive droite	14,8	29,3
Port sur la rive gauche	14,9	20,4
Travaux de dragage	10,6	17,6
Liaison Escaut-Rhin	8,4	14,1
Total	48,7	81,4

Question :

Quelles sont les dépenses consenties depuis 1971 pour les travaux destinés à améliorer la navigabilité de l'Escaut, y compris les chenaux d'accès ?

Antwoord :

Het insteeddok in het westelijk gedeelte van de haven van Zeebrugge is geen initiatief van de Minister noch van het departement.

Het is een initiatief van de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen met het oog op het aantrekken van trafieken.

De bouw van het insteeddok is thans, zoals bekend, ahangig bij de Nationale Commissie voor het Havenbeleid.

Vraag :

In de Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen zetelen vertegenwoordigers van de stad Brugge, van de provincie en van verschillende departementen.

Gelet op de regionale uitstraling van de Zeebrugse haven, is het normaal dat de omliggende gemeenten ook betrokken worden bij het beheer.

Een aanpassing van de samenstelling van de raad van beheer van de M. B. Z. is hier dus gewenst.

Antwoord :

De raad van beheer van de Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen is thans onder meer samengesteld uit vertegenwoordigers van de centrale (departement Openbare Werken), en de regionale-provinciale eenheden (provincie) en de Stad Brugge.

Dat de stad Brugge vertegenwoordigd moet zijn is zonder meer evident, gelet op de bestaande en toekomstige infrastructuur en het feit dat lasten verbonden aan de exploitatie, openbare orde en veiligheid, door de stad Brugge gedragen worden. Die elementen kunnen niet ingeroepen worden door de omliggende gemeenten.

Vraag :

Welke zijn de bedragen — met actualisatie van deze bedragen op datum van heden — die geïnvesteerd werden voor de haven van Antwerpen sinds met de uitvoering van het tienjarenprogramma werd gestart ?

Antwoord :

Het tienjarenprogramma voor de haven van Antwerpen werd bekrachtigd bij de wet van 5 juli 1956. Hierna volgen de uitgaven voor de haven van Antwerpen vanaf 1957 tot en met 1979.

	Niet geactualiseerd (in miljarden F)	Geactualiseerd op 12/1979 (in miljarden F)
Haven op de Rechteroever ...	14,8	29,3
Haven op de Linkeroever ...	14,9	20,4
Baggerwerken	10,6	17,6
Schelde-Rijn verbinding	8,4	14,1
Totaal	48,7	81,4

Vraag :

Welke zijn de uitgaven sinds 1971 voor de werken i.v.m. de bevaarbaarheid van de Schelde, de toegangspassen inbegrepen ?

Réponse :

Année	Travaux de dragage de l'Escaut occidental et du « Scheur » (en millions de francs)	
	Escaut occidental	Scheur (1)
1971	539,2	44,0
1972	664,5	91,1
1973	638,2	114,4
1974	531,4	165,2
1975	785,0	182,1
1976	759,7	160,0
1977	786,0	174,0
1978	1 025,1	322,0
1979	1 140,8	298,0

(période allant d'avril
à la fin de mars
de l'année suivante)

Total 6 869,9 1 550,8

(1) Les travaux de dragage du « Scheur » ne profitent pas exclusivement à l'Escaut occidental, mais également à une partie du port de Zeebrugge.

Question :

Les dépenses prévues pour les travaux de dragage s'élèvent à l'heure actuelle à 2 250 millions de F.

Quelles sont les prévisions pour l'avenir lorsque les programmes dont il est question auront été exécutés ?

Réponse :

Il convient tout d'abord de préciser qu'au cours des années à venir les travaux de dragage d'entretien seront au moins aussi importants que ceux qui ont été effectués en 1980, de sorte qu'il suffit d'appliquer les augmentations « normales » qui résultent des hausses des prix et/ou de l'inflation.

Mais il y a un autre problème : les directions des ports demandent que les profondeurs des ports maritimes et de leurs voies d'accès en mer soient augmentées.

Divers programmes sont actuellement encore à l'étude.

Les chiffres généraux suivants peuvent être fournis dès à présent :

Programme 1

	Réalisation en 6 ans Prix en millions de F par an		Réalisation en 3 ans Prix en millions de F par an	
	Montant global pendant la réalisation	Montant global pour l'entretien après la réalisation	Montant global pendant la réalisation	Montant global pour l'entretien après la réalisation
Chenal du « Zand-Ribzand » au niveau (- 12,5) (largeur du chenal 300 m) et programme 45'/43' + 42'/35' pour le port d'Anvers (largeur du chenal « Scheur » 500 m — Chenal 700 m)	2 850	2 650	3 300	2 650
Chenal du « Zand-Ribzand » au niveau (- 13,5) (largeur du chenal 300 m) et programme 45'/43' + 42'/35' pour le port d'Anvers (largeur du chenal « Scheur » 500 m — Chenal 700 m)	2 900	2 700	3 400	2 700
Programme 52'/53' (Zeebrugge (largeur du chenal 300 m) et programme 48'/43' + 42'/35' (pour le port d'Anvers (largeur du chenal « Scheur » 500 m — Chenal 700 m)	3 250	3 000		

Antwoord :

Jaar	Baggerwerken in Westerschelde en Scheur (in miljoenen frank)	
	Westerschelde	Scheur (1)
1971	539,2	44,0
1972	664,5	91,1
1973	638,2	114,4
1974	531,4	165,2
1975	785,0	182,1
1976	759,7	160,0
1977	786,0	174,0
1978	1 025,1	322,0
1979	1 140,8	298,0

(période april
tot einde maart
volgend jaar)

Totaal 6 869,9 1 550,8

(1) De baggerwerken in het Scheur komen niet uitsluitend ten goede aan de Westerschelde, maar ook voor een gedeelte aan de haven van Zeebrugge.

Vraag :

Voor de baggerwerken zijn nu 2 250 miljoen F uitgaven in het vooruitzicht gesteld.

Welk zijn de vooruitzichten voor de toekomst als de programma's waarvan sprake is, zullen uitgevoerd zijn ?

Antwoord :

Vooreerst weze verduidelijkt dat de onderhoudsbaggerkosten tijdens de volgende jaren minstens dezelfde zullen zijn als in 1980, zodat het volstaat de « normale » verhogingen toe te passen die verband houden met de prijsstijgingen en/of de inflatie.

Een andere zaak is dat inderdaad door de havenbestuurders grotere diepten worden gevraagd in de zeehavens en hun maritieme toegangswegen.

Diverse programma's worden op dit ogenblik nog onderzocht.

Volgende algemene cijfers kunnen reeds worden verstrekt :

Programma 1

	Realisatie op 6 jaar Prijs in miljoen F per jaar		Realisatie op 3 jaar Prijs in miljoen F per jaar	
	Totaal bedrag tijdens realisatie	Totaal bedrag aan onderhoud na aanleg	Totaal bedrag tijdens realisatie	Totaal bedrag aan onderhoud na aanleg
Pas van het Zand/Ribzand op peil (- 12,5) (geulbreedte 300 m) en Programma 45'/43' + 42'/35' voor de haven van Antwerpen (geulbreedte « Scheur » 500 m — Geul 700 m)	2 850	2 650	3 300	2 650
Pas van het Zand/Ribzand op peil (- 13,5) (geulbreedte 300 m) en Programma 45'/43' + 42'/35' voor de haven van Antwerpen (geulbreedte « Scheur » 500 m — Geul 700 m)	2 900	2 700	3 400	2 700
Programma 52'/53' Zeebrugge (geulbreedte 300 m) en Programma 48'/43' en 42'/35' voor de haven van Antwerpen (geulbreedte « Scheur » 500 m — Geul 700 m)	3 250	3 000		

Ces chiffres tiennent compte des connaissances actuelles de l'évolution se produisant dans les chenaux des points de vue de l'hydraulique et de la sédimentologie. Ils se fondent sur les prix des contrats de dragage pratiqués actuellement. — Niveau des prix : octobre 1979.

Un montant d'environ 1 900 millions de F par an est consacré à l'entretien des voies maritimes d'accès à Anvers et à Zeebrugge.

Question :

Dans sa note de gestion, le Ministre déclare qu'aucune décision n'a encore été prise concernant l'avant-port de Zeebrugge.

Cette déclaration semble être contredite par les faits.

Une réponse pourrait-elle être donnée aux questions suivantes ?

— *Ecluse maritime de Zeebrugge*

Quand l'écluse maritime sera-t-elle mise en service ?

Quel en est le coût à ce jour ?

Quels sont les investissements nécessaires pour rendre l'écluse opérationnelle ?

— *Arrière-port*

Quel est l'état d'avancement des travaux de l'arrière-port ?

Quelles sont les possibilités d'extension qui subsistent ?

Il y a lieu de noter qu'un seul « terminal » pour l'entrepôt de minerais suffit à notre pays. La « Société Générale des Minerais » a porté son choix sur le port d'Anvers, ce qui signifie qu'il serait absolument anti-économique de prévoir, comme le propose la M. B. Z., 800 mètres de quais supplémentaires dans l'arrière-port pour l'entrepôt des marchandises en vrac.

Un tel investissement à Zeebrugge serait préjudiciable aux deux ports et compromettrait l'emploi. Pour éviter le chômage, il faudrait alors solliciter une aide de l'Etat, aide qui serait à charge de toute la communauté.

Réponse :

— *Ecluse maritime de Zeebrugge*

Les investissements consentis à ce jour pour l'écluse maritime proprement dite s'élèvent à 5 832 millions de F. L'aménagement du chenal d'accès a, en outre, nécessité des engagements d'un montant de 1 736 millions de F, tandis que le déplacement des canaux de Heist a coûté 2 049 millions de F.

Pour 1980, 531 millions de F sont prévus pour de nouveaux engagements destinés à rendre l'écluse opérationnelle.

— *Arrière-port*

Dans l'arrière-port, l'acquisition de 1 400 hectares de terrains est presque réalisée à l'heure actuelle. Le coût de cette opération s'est élevé à environ 1 500 millions de F. Pour ce qui est de la construction proprement dite, un montant de 2 493 millions de F a été engagé jusqu'en 1979 inclusivement.

En plus de ces travaux, des engagements devront encore intervenir pour les travaux de construction de la ligne ferroviaire 51A Bruges-Knokke, pour la construction d'un mur de quai en bordure Est du bassin de communication et pour l'équipement du parc industriel Nord. Après ces travaux, la première phase de l'arrière-port sera achevée.

La dépense prévue s'élève à 2 milliards de F.

Deze cijfers houden rekening met de thans gekende hydraulisch-sedimentologische evolutie in de vaarwegen. Ze zijn gesteund op de prijzen van de bestaande baggercontracten — prijspeil oktober 1979.

Voor het onderhoud van de maritieme toegangswegen naar Antwerpen en Zeebrugge wordt ongeveer 1 900 miljoen F per jaar besteed.

Vraag :

In zijn beleidsnota zegt de Minister dat nog geen beslissing genomen werd m.b.t. de voorhaven van Zeebrugge.

Deze verklaring schijnt door de feiten tegengesproken te worden.

Kan een antwoord op de volgende vragen worden gegeven :

— *Zeesluis te Zeebrugge*

Wanneer zal deze zeesluis in dienst gesteld worden ?

Welk is de kostprijs ervan tot op heden ?

Welke investeringen zijn nog nodig om de sluis operationeel te maken ?

— *Achterhaven*

Hoever is men thans gevorderd met de achterhaven ?

Welke uitbreidingsmogelijkheden zijn nog mogelijk ?

Hierbij dient vermeld dat er in het land slechts plaats is voor één erts-terminal. De « Société Générale des Minerais » heeft hiervoor Antwerpen uitgekozen. Dit betekent dat het volstrekt oneconomisch zou zijn om, zoals de M. B. Z. het voorstelt, in de achterhaven nog 800 m kaai voor stortgoederen te voorzien.

Een dusdanige investering in Zeebrugge zou beide havens schaden en de tewerkstelling in het gedrang brengen. Er zou staatssteun moeten gevraagd worden om werkloosheid te vermijden en die steun kan alleen ten koste van de hele gemeenschap worden verleend.

Antwoord :

— *Zeesluis te Zeebrugge*

De investeringen tot op heden voor de eigenlijke zeesluis belopen 5 832 miljoen F. Daarnaast heeft het maken van een toegangseul vastleggingen vereist t.b.v. 1 736 miljoen F, terwijl het verleggen van de Heistse Vaarten 2 049 miljoen F heeft gekost.

Voor 1980 zijn 531 miljoen F uitgetrokken voor nieuwe vastleggingen. Daarmede is de sluis operationeel.

— *Achterhaven*

In de achterhaven is op dit ogenblik de aankoop van 1 400 ha gronden op weinig na voltooid. Dit heeft een uitgave vereist van omstreeks 1 500 Miljoen F. Voor de eigenlijke aanleg werd tot en met 1979 een bedrag van 2 493 miljoen F vastgelegd.

Buiten deze werken dienen nog vastleggingen te gebeuren voor de werken om de spoorlijn 51A Brugge-Knokke om te leggen, een kaaimuur aan de oostrand van het verbindingdok te bouwen en het industrieterrein Noord uit te rusten. Daarmee is de eerste fase van de achterhaven voltooid.

De uitgave die hiervoor nog in het vooruitzicht wordt gesteld belooft 2 miljard.

Ultérieurement, il faudra encore construire le dock à l'encart, qui sera orienté Nord-Sud. Ce dock aura 2 500 m de long et 400 m de large. La deuxième possibilité consiste à élargir et à approfondir une partie de l'actuel canal Baudouin, sur une longueur de 3 000 m et une largeur de 250 m; un côté de ce canal pourrait offrir des possibilités d'accostage en fonction du parc industriel.

Aucune décision n'a encore été prise quant aux entreprises ou lignes maritimes qui s'établiront le long des futurs quais. Des négociations sont menées à ce sujet par les représentants de la M. B. Z. En outre, il n'existe encore aucun engagement ferme au sujet de l'implantation d'un « terminal » pour minerais.

Question :

1) La mise au gabarit de 1 350 tonnes du canal de Schipdonk est absolument nécessaire.

Ces travaux sont-ils prévus au plan 1981-1985 ?

2) Quel est l'état d'avancement du projet relatif au « Noorderkanaal », qui devra assurer la liaison avec l'intérieur du pays pour des navires d'un tonnage suffisant ?

Réponse :

Le département considère actuellement que la mise au gabarit de la liaison entre Gand et la Lys fait partie des travaux prioritaires.

En ce qui concerne le canal de dérivation de la Lys, les efforts se portent, dès lors, sur la mise au gabarit de 1 350 tonnes du tronçon Deinze/Schipdonk.

Outre l'aspect « navigation », ces travaux améliorent également le débit de la Lys et contribueront à la prévention des inondations.

Dans le cadre de la régulation du régime des eaux dans la région gantoise, l'administration examine également la possibilité d'élargir le canal de dérivation de la Lys entre Schipdonk et Bruges, en vue d'améliorer l'évacuation directe vers la mer des régimes de crues survenant sur la Lys et l'Escaut supérieur et de contribuer ainsi à préserver Gand et Bruges des inondations.

Cet élargissement du canal de dérivation profiterait également à la navigation et serait de nature à améliorer les liaisons entre Zeebrugge et l'arrière-pays. Cette solution faciliterait également la traversée de Bruges pour la navigation intérieure.

L'administration procède actuellement à cette étude.

La première partie des travaux pourrait être reprise dans le plan 1981/1985.

Question :

Chacun bénéficie d'efforts considérables sauf le port de Gand qui est nettement désavantagé.

Pour l'année 1980, le budget prévoit une somme de 850 millions. Ce montant est destiné à l'exécution de certains travaux qui n'ont pu être mis en œuvre en 1979 ainsi que d'autres travaux qui sont absolument nécessaires en vue de permettre des implantations nouvelles.

Le membre présente un amendement visant à accorder au port de Gand une somme supplémentaire de 500 millions (Doc. n° 4-XVI/2-1).

Ce montant de 500 millions pourrait être prélevé sur le secteur des routes.

Later dient nog het insteeddok te worden gebouwd dat ongeveer in N-Z richting gelegen is. Dit dok heeft een lengte van 2 500 m en een breedte van 400 m. Een tweede mogelijkheid is het verbreden en verdiepen van een deel van het bestaande Boudewijnkanaal, over een lengte van 3 000 m en een breedte van 250 m; daarvan zou één zijde aanleggelegenheid kunnen bieden in functie van het industriegebied.

Welke bedrijven of scheepvaartlijnen zich langs deze nog te bouwen kaden zullen vestigen, is nog niet vastgelegd. Besprekingen worden gevoerd door de vertegenwoordigers van de Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen. Er is ook nog geen toezegging voor de vestiging van een erts-terminal.

Vraag :

1) Het kalibreren tot 1 350 ton van het kanaal Schipdonk is absoluut noodzakelijk.

Wordt dit voorzien in het Plan 1981-1985 ?

2) Welk is de stand van zaken betreffende het Noorderkanaal dat de verbinding moet verzekeren voor schepen van voldoende tonnenmaat met het binnenland ?

Antwoord :

Op het ogenblik wordt door het departement de kalibrering van de verbinding tussen Gent en de Leie als prioritair aanzien.

Inzake het Afleidingskanaal van de Leie worden de inspanningen dan ook op de kalibrering tot 1 350 ton van het vak Deinze-Schipdonk gericht.

Buiten het aspect scheepvaart, bevorderen deze werken ook de waterafvoer van de Leie en moeten ze bijdragen tot het voorkomen van overstromingen.

In het raam van de waterbeheersing in het Gentse wordt door de administratie de mogelijkheid onderzocht het Afleidingskanaal van de Leie tussen Schipdonk en Brugge te verbreden ten einde de rechtstreekse afvoer van wasdebieten van de Leie en Bovenschelde naar zee te verbeteren en also bij te dragen tot de beveiliging van Gent en Brugge tegen overstromingen.

Deze verruiming van het Afleidingskanaal zal eveneens de scheepvaart ten goede komen en de verbindingen van Zeebrugge met het hinterland verbeteren. Tevens zou dit m.b.t. het probleem van de doortocht van Brugge voor de scheepvaart een ontlastend betekenen.

De administratie is met de studie bezig.

Een eerste gedeelte van de werken zou kunnen opgenomen worden in het plan 1981-1985.

Vraag :

Er worden grote inspanningen gedaan voor iedereen, behalve voor de haven van Gent, die schromelijk achteruitgesteld wordt.

Voor 1980 is op de begroting 850 miljoen uitgetrokken. Dit bedrag is bestemd voor de uitvoering van een aantal werken die niet in 1979 konden uitgevoerd worden en andere die absoluut nodig zijn met het oog op nieuwe vestigingen.

Het lid wenst een amendement in te dienen om 500 miljoen meer toe te kennen voor de haven van Gent (Stuk n° 4-XVI/2-1).

Deze 500 miljoen zouden kunnen gevonden worden van de wegensector.

Réponse :

Les chiffres ci-dessous montrent clairement l'évolution des crédits accordés au port de Gand (art. 66.14 — travaux subventionnés).

Année	Montant prévu (en millions de F)	Engagé définitivement (en millions de F)
1975	150	103
1976	150	406
1977	350	51
1978	370	321
1979	655	722
1980	800	

Ce tableau montre que les crédits pour les années 1979 et 1980 ont pratiquement doublé par rapport aux années précédentes.

Les engagements pour le port de Gand s'élèvent à 110 % malgré la limitation des crédits à 80 %.

On s'est efforcé de répondre autant que possible aux diverses aspirations dès l'établissement du budget.

Les demandes relatives à l'exécution de tranches de travaux pour lesquelles il existe une clientèle, par exemple les travaux du Moervaart à Gand, le quatrième bassin sur la rive gauche d'Anvers, etc., sont presque toujours satisfaites.

Question :

Il a été proposé de creuser, dans la région de Torhout, un canal reliant le port de Zeebrugge à Roulers via Torhout. Ce canal ne figure pas au plan de secteur et entraînerait la perte de nombreuses terres agricoles.

Ne conviendrait-il pas de consacrer une étude à ce sujet (par exemple une analyse des coûts et profits, un rapport sur l'incidence de ces travaux sur l'environnement, etc.) ?

Réponse :

Il convient d'encourager les initiatives nouvelles. Avant de passer aux réalisations, il importe toutefois de procéder aux études scientifiques et objectives nécessaires.

En ce qui concerne la réalisation éventuelle à court terme de cette nouvelle voie d'eau, il faut tenir compte de plusieurs éléments.

En premier lieu, la situation budgétaire qui incite à faire des économies et à limiter au maximum le nombre de projets nouveaux. Il importe avant tout de rentabiliser les efforts déjà entrepris, de ne pas trop disperser les investissements et d'agir dans un but précis.

Cette remarque vaut également pour le réseau des voies navigables.

Depuis plusieurs années, le département a fait de gros efforts en vue de moderniser notre réseau de voies navigables. Aucun progrès spectaculaire n'a été enregistré sur ce point, en raison des efforts financiers considérables qui sont nécessaires et du fait que ces efforts ne sont rentables que si l'on procède à la modernisation du cours d'eau sur toute sa longueur.

En ce qui concerne les deux Flandres, les liaisons Nord-Sud de la Lys et du Haut-Escaut sont d'une importance prioritaire.

C'est pourquoi ces cours d'eau ont été repris dans le P. I. P.

Enfin, l'achèvement du réseau autoroutier de la Flandre occidentale dotera d'ici quelques années la région de Torhout de liaisons meilleures avec les grands pôles industriels ainsi qu'avec le réseau autoroutier européen.

Antwoord :

Ter verduidelijking wordt een overzicht gegeven van de kredieten voor de Gentse haven (art. 63.14 — Gesubsidiëerde werken).

Jaar	Voorzien (in miljoen F)	Definitief vastgelegd (in miljoen F)
1975	150	103
1976	150	406
1977	350	51
1978	370	321
1979	655	722
1980	800	

Hieruit kan afgeleid worden dat de kredieten voor 1979 en 1980 nagenoeg verdubbeld zijn t.o.v. de vorige jaren.

Ondanks de beperking tot 80 % van de kredieten is er voor de haven van Gent toch 110 % vastgelegd.

Reeds bij het opstellen van de begroting werd getracht zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de verschillende verzuchtingen.

Bijna steeds wordt ingegaan op de verzoeken tot uitvoering van die gedeelten waar er reeds klanten voor bestaan, ondermeer de Moervaart te Gent, het 4^e dok op de Linkeroever te Antwerpen, enzomeer.

Vraag :

In het Torhoutse werd voorgesteld een kanaal te graven dat de Zeebrugse haven zou verbinden met Roeselare, via Torhout. Dit kanaal is niet opgenomen in het gewestplan en zou zeker ook héél wat landbouwgronden innemen.

Zou het niet nuttig zijn terzake een studie uit te voeren bv. kosten-batenanalyse, milieu-effect-rapport enz.) ?

Antwoord :

Nieuwe initiatieven moeten worden aangemoedigd. Alvoorens echter tot verwezenlijkingen over te gaan, dienen eerst de nodige wetenschappelijke en objectieve studies te worden uitgevoerd.

Wat de eventuele realisatie op korte termijn van de geplande nieuwe kanaalverbinding betreft, mogen een aantal factoren zeker niet uit het oog worden verloren.

Voorreest is er de budgettaire toestand die tot zuinigheid aanzet en die dus het aantal nieuwe projecten tot een minimum beperkt. Het komt er in de eerste plaats op aan de reeds gedane inspanningen te rentabiliseren en de investeringen niet te veel te spreiden, maar doelgericht te werk te gaan.

Dit geldt ook voor het waterwegennet.

Reeds verscheidene jaren levert het departement zware inspanningen om het bestaande waterwegennet te moderniseren. Dat hierin geen spectaculaire vorderingen gemaakt worden is vanzelfsprekend, gelet op de zware financiële inspanningen die dit vereist en het feit dat deze inspanningen slechts renderen als de waterloop over gans zijn lengte gemoderniseerd is.

Voor wat de beide Vlaanderen betreft, zijn de Noord-Zuidverbindingen Leie en Bovenschelde van prioritaair belang.

Daarom werden deze waterlopen ook opgenomen in het P. I. P.

Tenslotte krijgt de streek van Torhout binnen enkele jaren door het voltooiën van het autowegennet in West-Vlaanderen betere verbindingen met de grote industriële polen en het Europees autowegennet.

Question :

La S. A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles procède à la souscription d'emprunts.

Cette souscription et les dépenses qu'elle entraîne peuvent-elles faire l'objet d'un contrôle parlementaire ?

Réponse :

La S. A. du Canal maritime est autorisée à souscrire mais non à émettre des emprunts en vue de financer des travaux de modernisation du canal maritime de Bruxelles. Cette autorisation est basée sur les lois budgétaires.

Le projet de loi du budget pour 1980, article 21, p. 7, Titre VII dispose que :

« Le Ministre des Travaux publics, en accord avec le Ministre des Finances, est autorisé à accorder la garantie de l'Etat à concurrence d'un montant de 1 100 000 000 de F, pour l'emprunt d'un même montant, à souscrire par la S. A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles, en vue du financement des travaux de modernisation du canal maritime de Bruxelles et des installations portuaires y afférent.

L'Etat versera les dotations nécessaires à la société en vue d'assurer le service financier de l'emprunt. »

L'article 30, page 10, prévoit en outre que « le Ministre des Travaux publics peut autoriser les organismes autonomes indiqués ci-après à souscrire des engagements dont l'Etat assume la charge jusqu'au montant indiqué en regard de chaque organisme :

— S. A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles : 1.100 000 000 de F. »

L'article 21.02 des dépenses courantes prévoit un montant de 516 300 000 F pour le paiement des intérêts des emprunts encore en cours et du nouvel emprunt.

L'article 91.02 (amortissements de la dette publique) prévoit un crédit de 283 400 000 F pour l'amortissement des mêmes emprunts.

Il est évident qu'en dehors de ces montants aucune dépense afférente à cette matière ne peut être imputée au budget de 1980. Les engagements sont soumis au contrôle des organismes compétents (Inspection des Finances, contrôleur des engagements et Cour des comptes, qui est une émanation du Pouvoir législatif).

Question :

Le Ministre a déjà promis précédemment d'apporter une solution au problème de la Lys à la frontière franco-belge. Il avait été dit que cette affaire serait réglée en 1979. Or, aucune mesure apparente n'a été prise jusqu'à présent.

Quelles sont les prévisions en ce domaine ?

Réponse :

Sur une partie de son cours, la Lys constitue la frontière entre la France et la Belgique. Pour moderniser cette partie, un accord doit être réalisé entre les deux pays, soit sous la forme d'un traité proprement dit, soit sous celle d'un accord entre Gouvernements, soit encore par une autre voie diplomatique, par exemple par l'échange de lettres ministérielles.

Vraag :

De N. V. Zeekanaal gaat over tot het uitschrijven van leningen.

Is een parlementaire controle mogelijk op het uitschrijven van deze leningen en op de uitgaven die zij meebrengen ?

Antwoord :

De N. V. Zeekanaal mag geen leningen uitschrijven, maar wel aangaan voor de financiering van de moderniseringswerken van het zeekanaal van Brussel. De wettelijke basis daartoe vindt men in de begrotingswetten.

Zo vermeldt het wetsontwerp van de begroting voor 1980 onder artikel 21 blz. 7, Titel VII :

« De Minister van Openbare Werken, in akkoord met de Minister van Financiën, wordt gemachtigd de Staatswaarborg ten belope van een bedrag van 1 100 000 F te verlenen aan de lening van hetzelfde bedrag aan te gaan door de N. V. Zeekanaal en Havenrichtingen van Brussel, met het oog op de financiering van de moderniseringswerken van het Zeekanaal van Brussel en van de erbijhorende haveninrichtingen.

De Staat zal aan de maatschappij de nodige dotaties bezorgen om in de financiële dienst der leningen te voorzien ».

Verder bepaalt artikel 30 blz. 10 het volgende :

« De Minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd de hieronder vermelde autonome instellingen toe te laten verbintenissen te onderschrijven, waarvan de Staat de last op zich neemt, tot het naast elke instelling aangegeven bedrag :

— N. V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel : 1 100 000 000 F. »

Op artikel 21.02 van de lopende uitgaven is een bedrag van 516 300 000 F uitgetrokken voor de terugbetaling van de renten van de nog lopende en van de nieuwe lening.

Voor de aflossing van diezelfde leningen is op artikel 91.02 (Aflossingen van overheidsschuld) een krediet van 283 400 000 F uitgetrokken.

Het staat vast dat buiten de opgegeven bedragen geen andere uitgaven in dat verband kunnen worden aangerekend op de begroting van 1980. De vastleggingen van die bedragen worden gecontroleerd door de controleorganen ad hoc (de Inspectie van Financiën, de controleur der vastleggingen en het Rekenhof, dat een emanatie is van de Wetgevende Macht).

Vraag :

De Minister heeft reeds vroeger beloofd het probleem van de Leie aan de Frans-Belgische grens op te lossen. Er werd vooropgesteld dat deze zaak zou geregeld worden in 1979. Tot nu toe is hiervan niets te merken.

Welk zijn de vooruitzichten hieromtrent ?

Antwoord :

De Leie vormt over een bepaald deel van haar loop de grens tussen Frankrijk en België. Om dit deel te moderniseren moet er een akkoord zijn tussen beide landen, hetzij onder de vorm van een echt tractaat, hetzij onder de vorm van een overeenkomst tussen Regeringen, of nog langs een andere diplomatieke weg, bijvoorbeeld door het uitwisselen van ministeriële brieven.

Les discussions à ce sujet doivent être menées sous la direction du Ministère des Affaires étrangères. Il en va ainsi depuis mars 1977 en ce qui concerne la Lys frontalière.

Divers événements, dont les changements intervenus au sein des gouvernements, ont fait qu'il s'est révélé impossible de respecter le délai de deux ans prévu initialement.

Les discussions se poursuivent néanmoins. C'est ainsi qu'en janvier dernier notamment, des délégations de fonctionnaires se sont réunies à Lille pour travailler à un projet de texte et que ce texte sera définitivement mis au point à Bruxelles avant la fin du mois de février.

On peut s'attendre à ce que, dans le courant de 1980, les délégations de fonctionnaires des deux pays puissent transmettre un projet définitif à leurs instances politiques de décision, en vue du dépôt des projets de loi requis devant les parlements.

Question :

Le budget de 1980 prévoit 245 millions seulement pour la Lys, c'est-à-dire un montant de loin inférieur à celui qui était prévu pour le P. I. P.

En outre, il n'y a aucun projet nouveau pour 1980 et cette carence contrarie les responsables de la région.

Quelles sont, dès lors, les prévisions pour les prochaines années ?

Réponse :

Outre les crédits de 245 millions de F destinés aux travaux proprement dits à exécuter au canal de dérivation de la Lys, tels qu'ils figurent à la page 101 du document budgétaire, des crédits pour le canal de dérivation de la Lys sont inscrits au budget de 1980, sous la rubrique « Divers » de l'article 71.03 et à l'article 71.05 « 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 ».

Les crédits qui figurent sous la rubrique « Divers » sont destinés au paiement des révisions contractuelles, assurances, estimations de coûts, états de régularisation, honoraires, indemnités, intérêts et frais d'expérimentation se rapportant aux travaux en cours ou aux travaux entamés en 1980.

Les crédits prévus à l'article 71.05 sont destinés au paiement des indemnités d'expropriation.

Pour le canal de dérivation de la Lys, ces dépenses sont évaluées à 75 millions de F pour 1980.

Il s'ensuit que le montant total prévu en 1980 pour le canal de dérivation s'élève à 320 millions de F.

Les travaux projetés pour 1980 et les années suivantes ont tous pour but de mettre le canal de dérivation de la Lys entre Deinze et Schipdonk au gabarit de 1 350 tonnes. Ces travaux répondent à l'objectif que le département s'est fixé de moderniser en priorité la liaison entre Gand et la Lys, eu égard aux investissements déjà réalisés pour la modernisation des voies navigables avec lesquelles le canal est en communication, comme la Lys et le canal Roulers-Lys.

Les travaux nécessaires ont déjà été exécutés dans la traversée de Deinze et sur la rive gauche entre Deinze et Nevele.

Pour ce qui est du profil futur, de nouveaux ponts sont actuellement en construction à Landegem et à Merendree; ces ponts seront vraisemblablement terminés pour la moitié de 1981. La construction d'un nouveau pont à Schipdonk-Merendree, avec rectification du coude, est également en cours et l'achèvement de ces travaux peut normalement être prévu pour la fin de 1981.

De besprekingen hieromtrent moeten plaatsvinden onder de leiding van het ministerie van Buitenlandse Zaken. Dit is ook het geval voor de Grensleie sedert maart 1977.

Verscheidene gebeurtenissen, waaronder wisselingen in de Regeringen, hebben meegebracht dat de oorspronkelijk vooropgezette termijn van 2 jaar niet haalbaar is gebleken.

De besprekingen worden evenwel voortgezet. Zo werd onder meer in januari jl. nog in Rijsel door ambtelijke delegaties gewerkt aan een ontwerp-tekst, en werd nog vóór einde februari te Brussel deze tekst verder uitgemerkt.

Het laat zich aanzien dat in de loop van 1980 een definitief ontwerp van tekst in beide landen door de ambtenarendelegaties zal kunnen overgemaakt worden aan de respectieve politieke beslissingsinstanties, met het oog op het neerleggen in de parlementen van de vereiste wetsontwerpen.

Vraag :

Voor de Leie is er op de begroting 1980 slechts 245 miljoen uitgetrokken, wat veel minder is dan hetgeen ingeschreven was voor het P. I. P.

Voor 1980 is er ook geen enkel nieuw project. Dit ontstemt de verantwoordelijken van de streek.

Welke zijn de vooruitzichten voor de volgende jaren ?

Antwoord :

Voor het Afleidingskanaal van de Leie zijn op de begroting 1980, buiten de kredieten voor de eigenlijke werken aan het Afleidingskanaal van de Leie zoals deze vermeld staan op blz. 101 van het begrotingsdocument en die 245 miljoen F belopen, nog kredieten uitgetrokken onder de rubriek « Diversen » van het artikel 73.03 en op het artikel 71.05 « Aankoop van gronden met het oog op werken aan de waterlopen, aan de kust, aan de zeehavens, aan hun toegangswezen en aan de stuwdammen en toevoerleidingen ».

De kredieten onder de rubriek « Diversen » zijn o.m. bestemd voor het betalen van de contractuele herzieningen, de verzekeringen, de kostenramingen, de regularisatiestatuten, de honoraria, de vergoedingen, de intresten en de proefkosten, voor de aan gang zijnde werken of de werken die in 1980 worden aangevangen.

De kredieten op artikel 71.05 zijn bestemd voor het betalen van de onteigeningsvergoedingen.

Voor het Afleidingskanaal van de Leie werden deze uitgaven voor 1980 geraamd op 75 miljoen F.

Dit brengt het totale voor 1980 uitgetrokken bedrag voor het Afleidingskanaal op 320 miljoen F.

De voor 1980 en de volgende jaren geplande werken, zijn er alle op gericht om het Afleidingskanaal van de Leie tussen Deinze en Schipdonk tot 1 350 ton te kalibreren. Dit kadert in het objectief dat het departement zich gesteld heeft om bij voorrang de verbinding tussen Gent en de Leie te moderniseren gelet op de reeds gedane investeringen voor de modernisering van de aansluitende waterwegen zoals de Leie en het kanaal Roeselare-Leie.

De noodzakelijke werken zijn reeds uitgevoerd in de traverse te Deinze en langs de linkeroever tussen Deinze en Nevele.

In verband met het toekomstige profiel worden momenteel nieuwe bruggen gebouwd te Landegem en Merendree, die vermoedelijk half 1981 zullen klaar zijn. De bouw van een nieuwe brug, met bochtafsnijding, te Schipdonk-Merendree is eveneens aan gang met als vermoedelijke einddatum einde 1981.

En outre, les travaux suivants ont déjà été adjugés et leur exécution commencera sous peu :

- élargissement du profil sur la rive droite entre Bachte-Maria-Leerne et Nevele;
- élargissement du profil sur la rive droite entre Deinze et Bachte-Maria-Leerne;
- élargissement du profil sur la rive droite entre le pont de l'autoroute et le pont de chemin de fer de Landegem, et sur la rive gauche entre ce même pont de chemin de fer et le « Caelebrug » à Merendree.

De plus, le projet de budget pour 1980 prévoit :

- l'élargissement du profil sur la rive droite entre le pont de chemin de fer de Landegem et le carrefour de Schipdonk;
- l'élargissement du profil sur les deux rives entre le futur pont de Nevele et le pont de l'autoroute à Landegem;
- la construction d'un nouveau pont routier fixe à Nevele.

L'exécution des travaux de défense des berges dans la traversée de Nevele et la construction d'un nouveau pont de chemin de fer à Landegem mettront un point final aux travaux sur le tronçon Deinze-Schipdonk. Ces travaux sont programmés pour les prochaines années.

On peut prévoir que les travaux à effectuer afin d'élargir le profil du canal de dérivation de la Lys (mise au gabarit de 1 350 tonnes) seront achevés en 1983.

Question :

Quels montants ont été investis dans les divers ports de plaisance du littoral entre 1968 et 1979 ?

Réponse :

Les travaux d'extension de l'infrastructure des divers ports de plaisance du littoral n'ont pas été entamés partout en même temps. Les chiffres relatifs à l'année 1968 et aux années suivantes donneraient dès lors une image très inexacte de l'effort financier qui a été consenti pour faire face aux besoins croissants dans le domaine des sports nautiques et, plus particulièrement, de la voile.

Port de plaisance de Nieuport

Travaux achevés depuis 1963	...	237 millions F
Travaux en cours d'exécution	...	35 millions F
Expropriations	...	20 millions F

Port de plaisance d'Ostende

a) Sous administration de l'Etat :		
Travaux achevés depuis 1954	...	62,5 millions F
Travaux en cours d'exécution	...	22,5 millions F
Expropriations	...	néant
b) Sous administration de la ville d'Ostende :		
Investissements	...	40 millions F

Port de plaisance de Blankenberghe

Travaux achevés depuis 1955	...	116 millions F
Travaux en cours d'exécution	...	67 millions F
Expropriations	...	néant

Port de plaisance de Zeebrugge

Travaux achevés	...	6 millions F
Travaux en cours d'exécution	...	néant
Expropriations	...	néant

Verder zijn de volgende werken reeds aanbesteed om binnenkort in uitvoering te gaan.

- profielverruiming op de rechteroever tussen Bachte-Maria-Leerne en Nevele;
- profielverruiming op de rechteroever tussen Deinze en Bachte-Maria-Leerne;
- profielverruiming op de rechteroever tussen de autostradebrug en de spoorwegbrug te Landegem en op de linkeroever tussen de genoemde spoorwegbrug en de Caelebrug te Merendree.

Op het begrotingsontwerp voor 1980 zijn daarenboven nog voorzien :

- profielverruiming op de rechteroever tussen de spoorwegbrug te Landegem en het kruispunt te Schipdonk;
- profielverruiming op de rechter- en linkeroever tussen de nieuw te bouwen brug te Nevele en de autostradebrug te Landegem;
- bouwen van een nieuwe vaste wegbrug te Nevele.

De uitvoering van de oeververdedigingswerken in de traverse te Nevele en het bouwen van een nieuwe spoorbrug te Landegem zal een punt zetten achter de werken op het vak Deinze-Schipdonk. De werken zijn opgenomen op het programma voor de eerstkomende jaren.

Het einde van de profielverruimingswerken aan het Afleidingskanaal van de Leie (1 350 ton) mag verwacht worden in 1983.

Vraag :

Welke bedragen werden geïnvesteerd in de verschillende jachthavens langs de Belgische kust tussen 1968 en 1979 ?

Antwoord :

De werken in verband met de uitbreiding van de infrastructuur van de verschillende jachthavens langs de kust zijn niet overal gelijktijdig begonnen. Cijfers opgeven vanaf het jaar 1968 zou dan ook een zeer onduidelijk beeld geven van de financiële inspanningen die werden gedaan om de groeiende behoeften op het gebied van de watersport, meer bepaald het zeilen, op te vangen.

Jachthaven Nieuwpoort

Werken voltooid sedert 1963	...	237 miljoen F
Werken in uitvoering	...	35 miljoen F
Onteigeningen	...	20 miljoen F

Jachthaven Oostende

a) Gedeelte onder Staatsbeheer		
Werken voltooid sedert 1954	...	62,5 miljoen F
Werken in uitvoering	...	22,5 miljoen F
Onteigeningen	...	nihil
b) Gedeelte onder beheer stad Oostende		
Investerings	...	40 miljoen F

Jachthaven Blankenberge

Werken voltooid sedert 1955	...	116 miljoen F
Werken in uitvoering	...	67 miljoen F
Onteigeningen	...	nihil

Jachthaven Zeebrugge

Voltooid werken	...	6 miljoen F
In uitvoering	...	nihil
Onteigeningen	...	nihil

6. Divers

Question :

Voies hydrauliques — Article 63.14 — Travaux subsidiés

Il résulte de la limitation de l'utilisation des crédits à 80 % en 1979 et en 1980 qu'un certain nombre de travaux prioritaires ont bénéficié de 100 % d'engagements, tandis que d'autres travaux se sont automatiquement vu affecter un pourcentage moindre.

Il paraît dès lors normal de considérer les budgets de 1979 et de 1980 comme un tout et d'appliquer la réduction de manière proportionnelle.

Réponse :

La limitation des crédits d'investissement à 80 % du montant inscrit au budget a, en effet, eu pour résultat qu'en 1979 un certain nombre d'administrations portuaires n'ont pas obtenu les crédits prévus en ce qui concerne les travaux subventionnés.

Bien que cette situation soit imputable à l'introduction tardive des dossiers, il n'en reste pas moins que toute limitation des crédits est toujours regrettable pour l'administration qui est maître de l'ouvrage.

Pour répondre aux vœux des administrations portuaires le Ministre estime qu'il convient de considérer comme un tout les montants inscrits pour 1979 et 1980 et de rechercher un certain équilibre entre ces deux années.

A l'avenir les demandes de crédits introduites pour les ports par la Commission nationale portuaire pourraient figurer au Plan 1981-1985.

Question :

La Société nationale des chemins de fer vicinaux (S. N. C. V.) prévoit depuis un certain temps déjà la possibilité d'engazonner l'assiette des tramways du littoral. Les services du Ministère des Communications ont pris en ce domaine des contacts avec le Service du Plan vert.

Où en sont ces discussions ? Peut-on s'attendre à l'extension de ces travaux d'engazonnement en 1980 ?

Réponse :

Le département des Travaux publics — Service du Plan vert — n'a pas compétence pour intervenir financièrement dans les travaux d'engazonnement de l'assiette des tramways du littoral.

Toutefois, ce service est disposé à donner un avis technique au moment de l'établissement du cahier des charges, durant l'exécution des travaux et aussi, plus tard, pour l'entretien.

La Société nationale des chemins de fer vicinaux a récemment transmis un dossier pour avis au Service du Plan vert. Ce service fera parvenir sous peu officiellement un avis favorable à la S. N. C. V.

Le procédé spécial d'engazonnement qu'il est prévu d'appliquer permet d'exécuter ces travaux du mois d'avril jusqu'à la fin de septembre.

6. Varia

Vraag :

Waterwegen — Artikel 63.14 — Gesubsidieerde werken

De beperking van de uitvoering van de kredieten tot 80 % in 1979 en 1980 brengt mee dat een aantal prioritaire werken tegen 100 % vastgelegd worden, terwijl andere automatisch veel minder krijgen.

Het lijkt dan ook normaal de begroting van 1979 en 1980 als een geheel te beschouwen en de vermindering evenredig toe te passen.

Antwoord :

De beperking van de investeringskredieten tot 80 % van het in de begroting voorziene bedrag heeft er inderdaad toe geleid dat in 1979 inzake gesubsidieerde werken een aantal havenbesturen niet de voorziene kredieten bekwamen.

Alhoewel deze gang van zaken mede een gevolg is van het laattijdig indienen van de dossiers, is een beperking van de kredieten voor het opdrachtgevend bestuur steeds te betreuren.

Om aan de verzuchtingen van de havenbesturen tegemoet te komen, acht de Minister het aangewezen om de uitgetrokken bedragen voor 1979 en 1980 als één geheel te beschouwen en een zeker evenwicht na te streven over deze twee jaren.

In de toekomst zouden de kredietaanvragen ingediend door de havens bij de Nationale Havencommissie opgenomen kunnen worden in het Plan 1981-1985.

Vraag :

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (N. M. V. B.) voorziet reeds geruime tijd de mogelijkheid van een grasbezaaiing op de bedding van de kusttram. Contacten werden gelegd door de diensten van het Ministerie van Verkeerswezen met de dienst van het Groenplan.

Hoever zijn deze besprekingen gevorderd ? Mogen deze grasbezaaiingen verwacht worden in 1980 ?

Antwoord :

Het departement van Openbare Werken — Dienst van het Groenplan — is niet bevoegd om financieel tussen te komen bij het uitvoeren van grasbezaaiing op de bedding van de kusttram.

Evenwel is het Groenplan bereid om technisch advies te geven bij het opstellen van het lastenboek, tijdens de uitvoering der werken en ook voor het onderhoud later.

Onlangs werd door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen een eerste bundel voor advies overgemaakt aan het Groenplan. Deze laatste dienst zal binnenkort officieel een gunstig advies overmaken aan de N. M. V. B.

Het speciaal procédé van zaaien dat wordt voorzien, laat toe van april tot eind september tot de werken over te gaan.

III. — VOTES

A. Feuilleton d'ajustement

Les articles et l'ensemble du projet de loi ajustant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1979 (Doc. n° 5-XVI-1) sont adoptés par 14 voix contre 2 et 2 abstentions.

B. Budget pour 1980

Trois amendements ont été déposés :

1. par M. Coppieters (Doc. n° 4-XVI/2-I) en vue d'augmenter de 500 millions de F les crédits prévus pour le port de Gand en récupérant cette somme sur les crédits relatifs aux travaux de voirie, de nombreux dossiers n'étant pas prêts pour 1980;

2. par M. Pierret (Doc. n° 4-XVI/2-II) en vue de transférer sur le crédit de 3 milliards 650 millions inscrit pour l'intercommunale pour les autoroutes E9 - E40, la somme de 470 millions prévue pour la réalisation du contournement de Martelange, afin que l'intercommunale des Ardennes, constituée pour la construction des deux autoroutes E9 et E40, puisse disposer du maximum de crédits budgétaires pour terminer ces autoroutes dans le délai prévu;

3. par M. Van Rompaey (Doc. n° 4-XVI/3) en vue d'augmenter les crédits destinés à réaliser le contournement de Mol, car les ponts ont été construits, l'expropriation du tracé est achevée et les travaux pourraient donc commencer.

Le Ministre déclare ce qui suit :

1. en ce qui concerne l'amendement de M. Van Rompaey, il va demander un rapport sur la situation des emprises; si elles sont faites, le Ministre s'engage à réaliser les travaux en 1980;

2. quant à l'amendement de M. Pierret, il est certain que la Nationale 4 continuera à être utilisée et il faut donc la moderniser, surtout pour éviter d'une part les accidents, dont un grand nombre se produit dans la traversée de Martelange, d'autre part les immobilisations de véhicules et surtout de poids lourds au bas des côtes en cas de mauvais temps.

Le Ministre s'engage à ce que les travaux visés pour l'E9 - E40 soient réalisés (dans la proportion de 80 %, compte tenu de la réduction de dépenses imposée par le Gouvernement).

De toute manière, le contournement de Martelange devra être réalisé.

3. en ce qui concerne l'amendement de M. Coppieters, le Ministre promet d'augmenter le montant pour la part de Gand de quelques centaines de millions en fonction des dossiers introduits et des crédits disponibles.

A la suite de cette déclaration du Ministre, MM. Coppieters et Van Rompaey retirent chacun leur amendement, tandis que M. Pierret maintient le sien.

L'auteur est soutenu par un autre membre, qui estime que le contournement de Martelange ne présente pas d'intérêt pour le Sud-Luxembourg. Il s'agit d'une voie de passage pour les poids lourds, qui ont une vocation internationale.

III. — STEMMINGEN

A. Aanpassingsblad

De afzonderlijke artikelen alsmede het gehele wetsontwerp tot aanpassing van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1979 (Stuk n° 5-XVI/1) worden met 14 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen aangenomen.

B. Begroting voor 1980

Er werden drie amendementen ingediend :

1. door de heer Coppieters (Stuk n° 4-XVI/2-I) om de kredieten die voor de haven van Gent zijn uitgetrokken met 500 miljoen F te verhogen, een bedrag dat zou worden uitgespaard op de kredieten voor wegenwerken, daar talrijke dossiers niet voor 1980 klaar zijn;

2. door de heer Pierret (Stuk n° 4-XVI/2-II) om het bedrag 470 miljoen dat voor de ring rond Martelange is uitgetrokken over te brengen naar het krediet van 3 miljard 650 miljoen voor de Intercommunale voor de auto-wegen E9 - E40, zodat de intercommunale der Ardennen die werd opgericht met het oog op de aanleg van de twee autowegen E9 en E40 over zoveel mogelijk middelen kan beschikken om het werk binnen de vastgestelde termijn te voltooien;

3. door de heer Van Rompaey (Stuk n° 4-XVI/3) om de kredieten voor de ring rond Mol te verhogen, nu de bruggen zijn gebouwd en de onteigeningen voor de geplande weg uitgevoerd zodat het werk een aanvang kan nemen.

De Minister verklaart het volgende :

1. in verband met het amendement van de heer Van Rompaey zal hij een verslag vragen over de stand van de onteigeningen; indien de gronden reeds in bezit zijn genomen, verbindt de Minister zich er toe het werk in 1980 uit te voeren;

2. wat het amendement van de heer Pierret betreft staat het vast dat de rijksweg n° 4 verder zal worden gebruikt en dus moet worden gemoderniseerd, vooral om ongevallen te voorkomen die zich voornamelijk binnen de bebouwde kom van Martelange voordoen, en ook om te vermijden dat voertuigen, inzonderheid zware vrachtwagens, bij slecht weer op de zijbermen worden gestationeerd.

De Minister belooft dat de geplande werken voor de E9 - E40 zullen worden uitgevoerd (voor 80 %, rekening houdend met de door de Regering opgelegde besnoeiing van de uitgaven).

Hoe dan ook, de rondweg rond Martelange zal moeten worden aangelegd.

3. in verband met het amendement van de heer Coppieters belooft de Minister dat het bedrag voor de haven van Gent zal verhoogd worden met een paar honderd miljoen in functie van de ingediende dossiers en de beschikbare kredieten.

Ingevolge deze verklaring van de Minister trekken de heren Coppieters en Van Rompaey hun respectieve amendement in; de heer Pierret handhaaft het zijne.

De auteur wordt bijgetreden door een ander lid dat van oordeel is dat de rondweg rond Martelange voor Zuid-Luxemburg van geen belang is. Het gaat hier om een doorgangsweg voor het zwaar verkeer met internationale bestem-

nale. Dès que l'autoroute sera réalisée, elle sera utilisée par une bonne partie du trafic et celui qui subsistera sera local ou sous-régional. Quant aux automobilistes, ils sont en réalité attirés par la possibilité d'acheter de l'essence à moindre prix sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, où 15 pompes se trouvent à proximité de la frontière belge.

En outre, le viaduc prévu altérera l'environnement et des mesures réglementaires peuvent interdire la traversée de Martelange par les poids lourds, ce qui réduira le risque d'accidents.

Les articles 1 à 29 du budget pour 1980 sont adoptés par 14 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'un des membres justifie son abstention au nom de son groupe en déclarant qu'il apprécie les efforts du Ministre en matière de politique des digues et des ports mais qu'il estime ces efforts insuffisants et n'approuve pas les choix qui ont été faits.

L'article 30 fait l'objet de l'amendement de M. Pierret (Doc. n° 4-XVI/2-II). Celui-ci déclare que la position qu'il a défendue est celle du P. S. C. luxembourgeois et ne vise pas le Ministre des Travaux publics, mais tend à obtenir que le tronçon Bastogne-Longlier de l'E9 soit réalisé le plus rapidement possible.

Cet amendement est rejeté par 13 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'article 30 est adopté par 13 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'ensemble du budget pour 1980 est adopté par 14 voix contre 2 et 2 abstentions.

Le Rapporteur,

B. COOLS

Le Président,

A. VAN DER BIEST

ming. Zodra de autoweg zal aangelegd zijn, zal deze door een groot deel van het vervoer worden gebruikt en het overblijvende vervoer zal plaatselijk of subregionaal zijn. De automobilisten van hun kant zijn in feite aangetrokken door de mogelijkheid om goedkopere benzine te kopen op het grondgebied van het Groothertogdom waar dicht bij de Belgische grens vijftien pompen opgesteld zijn.

Daarenboven zal de geplande viaduct een weerslag hebben op het leefmilieu en is het mogelijk met reglementaire maatregelen de doorgang te Martelange te verbieden voor het zwaar verkeer, zodat het risico voor ongevallen zal verminderen.

De artikelen 1 tot 29 van de begroting voor 1980 worden aangenomen met 14 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Een van de leden verantwoordt de onthouding van zijn fractie met de verklaring dat hij de inspanningen van de Minister op het stuk van haven- en dijkenbeleid weliswaar goedkeurt, maar dat hij die inspanningen niettemin ontoereikend acht en dat hij zich niet kan verenigen met de keuze die ter zake werd gedaan.

Op artikel 30 werd een amendement voorgesteld door de heer Pierret (Stuk n° 4-XVI/2-II). Deze verklaart dat hij het standpunt van de Luxemburgse P. S. C. vertolkt, dat hij niet de Minister van Openbare Werken wil treffen, maar alleen wil bekomen dat de vak Bastenaken-Longlier van de E9 zo spoedig mogelijk wordt aangelegd.

Het amendement wordt met 13 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen verworpen.

Artikel 30 wordt met 13 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen aangenomen.

De gehele begroting voor 1980 wordt aangenomen met 14 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

De Rapporteur,

B. COOLS

De Voorzitter,

A. VAN DER BIEST

ERRATUM

au Budget du Ministère des Travaux Publics
pour l'année budgétaire 1980

Il y a lieu d'insérer à la page 138 du programme justificatif le tableau suivant :

Routes Province d'Anvers

A. — Projets prévus au P. I. P. :

	En millions de francs	
— R. 6 Ceinture de Malines :		
— Liersesteenweg - Mechelsesteenweg	100	
— Divers : expropriations, décomptes, révisions, etc.	50	
		150

B. — Autres routes :

— Nouvelle route portuaire	50	
— Malines - Heist-op-den-Berg	50	
— Malines - intervention S. N. C. B.	50	
— R. N. 24 - contournement Balen	40	
— Breendonk - Malines	125	
— R. N. 20 - tronçon E 3 - Kasterlee	80	
— Contournement Wijnegem	40	
— Ceinture intérieure Malines R. N. 104-51	55	
		490

C. — Divers :

— Pistes cyclables	64	
— Plantations	15	
— Dépenses supplémentaires	215	
		294

D. — Total Province d'Anvers 934

ERRATUM

au projet de loi ajustant le budget
du Ministère des Travaux publics
de l'année budgétaire 1979

Art. 4

A la 12^e ligne du texte néerlandais lire : « de wet van 24 juli 1979 houdende aanpassing van de begro- » au lieu de : « de wetten op de Rijkscomptabiliteit mogen de niet gesplitste ».

ERRATUM

in de Begroting van het Ministerie van Openbare Werken
van het begrotingsjaar 1980

Op blz. 48 van het verantwoordingsprogramma dient de hiernavolgende tabel te worden ingevoegd.

Wegen Provincie Antwerpen

A. — Projekten voorzien in het P. I. P. :

	In miljoenen frank	
— R. 6 Ring te Mechelen :		
— Liersesteenweg - Mechelsesteenweg	100	
— Diversen : onteigeningen, verrekeningen, herzieningen, enz.	50	
		150

B. — Andere wegen :

— Nieuwe Havenweg	50	
— Mechelen - Heist-op-den-Berg	50	
— Mechelen - interventie N. M. B. S.	50	
— R. W. 24 - omlegging Balen	40	
— Breendonk - Mechelen	125	
— R. W. 20 - vak E 3 - Kasterlee	80	
— Omleiding Wijnegem	40	
— Binnenring Mechelen R. W. 104-51	55	
		490

C. — Diversen :

— Fietspaden	64	
— Beplantingen	15	
— Bijkomende uitgaven	215	
		294

D. — Totaal Provincie Antwerpen 934

ERRATUM

in het wetsontwerp houdende aanpassing van de begroting
van het Ministerie van Openbare Werken
voor het begrotingsjaar 1979

Art. 4

Op de 12^e lijn van de Nederlandse tekst leze men « de wet van 24 juli 1979 houdende aanpassing van de begro- » in de plaats van : « de wetten op de Rijkscomptabiliteit mogen de niet gesplitste ».

ANNEXE A

BIJLAGE A

I. Dépenses d'investissements

I. Investeringsuitgaven

A. Comparaison des programmes d'investissements de 1979
à 100 % (y compris le report du P. I. P.)
et de 1980 à 100 %

A. Vergelijking van het investeringsprogramma voor 1979
aan 100 % (met inbegrip van de overdracht van het P. I. P.)
en van 1980 aan 100 %

(en millions de F)

(in miljoenen F)

	1979 adapté à 100 % — aangepast aan 100 %	1980	1980-1979	
I. Secteur budgétaire :				I. Budgettaire sector :
1. Département	25 260	26 348	1,04	1. Departement.
2. Fonds des Routes	20 508	21 662	1,06	2. Wegenfonds.
3. Régie des Bâtiments	6 673	7 824,3	1,17	3. Regie der Gebouwen.
	52 441	55 834,3	1,06	
II. Secteur extra-budgétaire :				II. Extra-budgettaire sector :
1. Financement Crédit communal de Bel- gique	375	425	1,13	1. Financiering Gemeentekrediet van België.
2. E3	1 075	1 150	1,07	2. E3.
3. E5	3 100	2 445	0,79	3. E5.
4. E39	1 075	1 075	1,00	4. E39.
5. E9-E40	4 000	3 615	0,90	5. E9-E40.
6. Intercommunale Bruxelles	1 785	1 100	0,62	6. Intercommunale Brussel.
7. Intercommunale Charleroi	1 300	1 500	1,15	7. Intercommunale Charleroi.
8. Intercommunale Flandre occidentale ...	1 400	1 275	0,91	8. Intercommunale West-Vlaanderen.
9. Dienst voor de Scheepvaart	2 165	1 500	0,69	9. Dienst voor de Scheepvaart.
10. Office de la Navigation	960	980	1,02	10. Office de la Navigation.
11. Canal Bruxelles-Rupel	1 000	1 100	1,10	11. Kanaal Brussel-Rupel.
	18 235	16 165	0,89	
Programme à 100 %	70 676	71 999,3	1,02	Programma tegen 100 %.

ANNEXE B

B. Regroupement fonctionnel

(en millions de F)

BIJLAGE B

B. Functionele bergroepering

(in miljoenen F)

	1979	1980	1980-1979	
A. Secteur routier	34 243	33 822	0,99	A. Wegensector.
Autoroutes :				Autosnelwegen :
Autoroutes construites par le Fonds des Routes	5 565	4 320	0,78	Autosnelwegen gebouwd door het Wegenfonds.
Autoroutes construites par les Intercommunales autoroutières	13 735	12 160	0,89	Autosnelwegen gebouwd door de Autosnelwegenintercommunale.
Routes :				Wegen :
Routes construites par le Fonds des Routes ...	12 113	14 542	1,20	Wegen gebouwd door het Wegenfonds.
Pistes cyclables : F. A. R.	500	700	1,40	Fietspaden : W. F.
Electricité :				Elektriciteit :
Eclairage, panneaux indicateurs, signalisation routière	1 340	1 000	0,75	Verlichting, verkeersborden, verkeerssignalisatie.
Bâtiments pour les Régies	490	400	0,82	Gebouwen voor de Regies.
Programme supplémentaire de travaux	500	700	1,40	Bijkomend programma van werken.
B. Secteur des voies hydrauliques	28 320	28 253	100	B. Sector waterwegen.
Cours d'eau	8 926	9 000	1,01	Waterlopen.
Ports	14 445	13 514	0,94	Havens.
Barrages	1 112	1 715	1,54	Stuwen.
Protection contre les inondations	3 512	3 699	1,05	Bescherming tegen overstromingen.
Electricité : signalisation lumineuse, transmission des informations	325	325	1,00	Elektriciteit : lichtsignalisering, mededeling van inlichtingen.
C. Secteur des bâtiments	7 313	8 174,3	1,12	C. Sector gebouwen.
D. Divers	800	1 425	1,78	D. Diversen.
Total du programme d'investissement	70 676	71 999,3	1,02	Totaal van het investeringsprogramma.

ANNEXE C

II. — Dépenses courantes
(en millions de F)

BIJLAGE C

II. — Lopende uitgaven
(in miljoenen F)

	1979 ajusté — 1979 aangepast	% dans le total — % van het totaal	1980	% dans le total — % van het totaal	1980 1979	
1. Entretien électricité	388,5	6,92	403,0	6,92	1,04	1. Onderhoud elektriciteit.
2. Entretien voies hydrauliques	2 715,2		2 835,2		1,04	2. Onderhoud waterwegen.
3. Entretien Plan Vert	69,5		48,1		0,69	3. Onderhoud groenplan.
4. Entretien bâtiments	52,7		35,0		0,66	4. Onderhoud gebouwen.
5. Charges financières	36 226,0	77,74	37 155,8	77,43	1,03	5. Financiële lasten.
6. Dépenses de personnel	5 964,8	12,80	6 321,9	13,17	1,06	6. Personeelsuitgaven.
7. Dépenses de fonctionnement	1 183,5	2,54	1 188,1	2,48	1,00	7. Werkingskosten.
Total dépenses courantes	46 600,2	100,00	47 987,1	100,00	1,03	Totalen der lopende uitgaven.

ANNEXE D

Evolution relative de l'importance des programmes
des 4 secteurs (routes, voies hydrauliques,
bâtiments et divers)
au sein du programme d'investissements depuis 1971

BIJLAGE D

Evolutie van de omvang
van de programma's van de 4 sectoren
(wegen, waterwegen, gebouwen en diversen)
in die investeringsprogramma's vanaf 1971

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	Adapté 1978 — Aange- past 1978	Adapté 1979 — Aange- past 1979	1980
Routes. — Wegen	23 531 0,58	28 786 0,55	27 403 0,54	19 913,2 0,56	27 950 0,63	29 700 0,65	27 982 0,54	30 638 0,49	34 243 0,48	33 822 0,47
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 0,23	16 313,5 0,31	23 588 0,37	27 995 0,40	27 928 0,39
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 0,11	7 117,8 0,14	7 986 0,13	7 313 0,10	8 174,3 0,11
Divers. — Diversen	2 646 0,07	3 012 0,06	5 894 0,12	4 588,2 0,13	3 300 0,07	680,6 0,01	711 0,01	753 0,01	1 125 0,02	2 075 0,03
Total. — Totaal	40 377 1,00	51 956 1,00	50 326 1,00	35 625,9 1,00	44 635 1,00	46 015,6 1,00	52 124,3 1,00	62 965 1,00	70 676 1,00	71 999,3 1,00

(1) Transfert vers les Ministères de la Culture des crédits relatifs aux
bâtiments culturels.

(1) Transfert naar de Ministeries van Cultuur van kredieten betref-
fende culturele gebouwen.

ANNEXE E

Evolution des différents secteurs
du programme d'investissements
des Travaux publics depuis 1971 (1971 = 100)

BIJLAGE E

Evolutie der verschillende sectoren
van de investeringsprogramma's
van Openbare Werken vanaf 1971 (1971 = 100)

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	Adapté 1978 — Aange- past 1978	Adapté 1979 — Aange- past 1979	1980
Routes. — Wegen	23 531 100	28 786 122	27 403 116	19 913,2 85	27 950 119	29 700 126	27 982 119	30 638 130	34 243 146	33 822 144
Voies hydrauliques. — Waterwegen.	11 469 100	15 800 138	13 256,5 116	8 011,4 70	10 004 87	10 504 92	16 313,5 142	23 588 206	27 995 244	27 928 244
Bâtiments. — Gebouwen	2 731 100	4 358 160	3 725,5 138	3 113,1 114	3 381 124	5 131 188	7 117,8 261	7 986 292	7 313 268	8 174,3 299
Divers. — Diversen	2 646 100	3 012 114	5 894 223	4 588,2 173	3 300 125	680,6 26	711 27	753 28	1 125 43	2 075 78
Total. — Totaal	40 377 100	51 956 129	50 326 125	35 625,9 88	44 635 111	46 015,6 114	52 124,3 129	62 965 156	70 676 175	71 999,3 178

ANNEXE F

Réalisation du programme d'investissements de 1979
du département des Travaux publics

(en millions de F)

BIJLAGE F

Verwezenlijking van het investeringsprogramma van 1979
van het departement van Openbare Werken

(in miljoenen F)

Intitulé	Programme initial — Oorspronkelijk programma (1)	Programme adapté — Aangepast programma (2)	Réalisations — Verwezenlijkingen (3)	% (3/1)	% (3/2)	Hoofding
Autoroutes et routes	34 243	25 847	26 061	76	101	Autosnelwegen en wegen.
Fonds des routes	20 508	14 507	14 721	72	101	Wegenfonds.
Autoroutes	5 565	—	3 537	64	—	Autosnelwegen.
Routes	12 113	—	8 984	74	—	Wegen.
Installations électriques	1 340	—	972	73	—	Elektrische installaties.
Régie d'entretien	490	—	238	49	—	Onderhoudsregie.
Programme supplémentaire	500	—	658	132	—	Bijkomend programma.
Pistes cyclables	500	—	332	66	—	Fietspaden.
Intercommunales	13 735	11 340	11 340	83	100	Intercommunale.
E3	1 075	831	831	77	100	E3.
E5	3 100	2 658	2 658	86	100	E5.
E39	1 075	648	648	60	100	E39.
E9-E40	4 000	3 730	3 730	93	100	E9-E40.
B1	1 785	1 052	1 052	59	100	B1.
IAC	1 300	1 300	1 300	100	100	IAC.
IVAW	1 400	1 121	1 121	80	100	IVAW.
Voies hydrauliques	27 995	23 509	23 392	84	100	Waterwegen.
Administration des Voies hydrauliques	23 870	20 680	20 563	86	99	Bestuur der Waterwegen.
Ports	14 445	—	13 418	93	—	Havens.
Démergement	697	—	544	78	—	Ontwatering.
Maîtrise de l'eau	2 815	—	1 681	60	—	Waterbeheersing.
Barrages	1 112	—	950	85	—	Stuwdammen.
Cours d'eau	4 801	—	3 970	83	—	Waterlopen.
Secteur débudgétisé	4 125	2 829	2 829	69	100	Gedebudgettiseerde sector.
Bâtiments	7 313	7 271	7 056	96	97	Gebouwen.
Administration des Bâtiments	640	478	478	75	100	Bestuur der Gebouwen.
Régie des Bâtiments	6 673	6 793	6 578	99	97	Regie der Gebouwen.
Divers	1 125	599	598	53	100	Diversen.
Total	70 676	57 225	57 107	81	100	Totaal.

(1) Y compris le report hors plafond du P. I. P. : 3 141 millions et le transfert de 70 millions vers les Cultures.

(2) Libération à 80 % — décision gouvernementale du 30 juillet 1979.

(1) Met inbegrip van de overdracht buiten begrenzing van het P. I. P. : 3 141 miljoen en de overdracht van 70 miljoen naar de Cultuur.

(2) Vrijmaken tot 80 % — regeringsbeslissing van 30 juli 1979.

ANNEXE G

Tableau comparatif des programmes et des réalisations
du programme d'investissements des Travaux publics depuis 1976

	1976		1977			1978			1979			1980
	Programme de base — Basispro- gramma	Réalisa- tions — Verwezen- lijkingen	Programme de base — Basispro- gramma	Programme adapté — Aangepast programma	Réalisa- tions — Verwezen- lijkingen	Programme de base 1978 — Basispro- gramma	Programme adapté — Aangepast programma	Réalisa- tions — Verwezen- lijkingen	Programme de base — Basispro- gramma	Programme adapté — Aangepast programma (1)	Réalisa- tions — Verwezen- lijkingen	Programme de base — Basispro- gramma
Routes ordinaires. — Wegen	9 640	9 408	9 160	9 237,8	9 237,8	12 313	12 813	12 115	12 613	12 613	9 316	15 242
Autoroutes. — Autosnelwegen	4 100	4 332	3 160	3 160,0	3 160,0	3 145	1 745	2 399	5 565	5 565	3 537	4 320
Installations électriques. — Elektrische inrichtingen ...	260	400	900	822,2	822,2	1 380	1 380	1 413	1 340	1 340	972	1 000
Régie d'entretien. — Onderhoudsposten	—	—	390	390	390	400	400	262	490	490	238	400
Programme supplémentaire. — Bijkomend programma	—	—	—	—	—	1 300	1 300	1 018	500	500	658	700
Fonds des routes. Total. — Wegenfonds. Totaal ...	14 000	14 000	13 610	13 610	13 610	18 538	17 638	17 638	20 508	20 508	14 721	21 662
Intercommunale E3	1 300	1 300	800	889	889	1 000	1 000	1 000	1 075	1 075	831	1 150
Intercommunale E5	4 000	4 712,6	3 950	3 315	3 315	2 500	2 500	2 500	3 100	3 100	2 658	2 445
Intercommunale E39	1 200	1 200,0	1 850	1 244	1 244	1 000	1 000	1 000	1 075	1 075	648	1 075
Intercommunale E9-E40	3 250	3 249,4	4 200	4 200	4 199,6	2 600	3 600	3 600	4 000	4 000	3 730	3 615
Intercommunale Bruxelles. — Intercommunale Brussel	2 000	2 000,0	1 450	2 067	2 067	2 250	2 250	2 250	1 785	1 785	1 052	1 100
Intercommunale Charleroi	1 725	1 725,0	1 400	1 400	1 400	1 650	1 650	1 650	1 300	1 300	1 300	1 500
Intercommunale Flandre occidentale. — Intercommu- nale West-Vlaanderen	2 225	2 225,0	1 200	1 257	1 257	1 000	1 000	1 000	1 400	1 400	1 121	1 275
Intercommunales. Total. — Intercommunale vereni- gingen. Totaal.	15 700	16 412,0	14 850	14 372	14 371,6	12 000	13 000	13 000	13 735	13 735	11 340	12 160
Routes - Autoroutes. Total. — Wegen - Autosnelwe- gen. Totaal	29 700	30 552	28 460	27 982	27 981,6	30 538	30 638	30 638	34 243	34 243	26 061	33 822

BIJLAGE G

Vergelijkende tabel van de programma's en de verwezenlijkingen
van het investeringsprogramma van Openbare Werken vanaf 1976

Voies hydrauliques. — Waterwegen	8 750	8 902,0	12 053,5	14 753,5	14 959,8	15 868	20 268	17 074	20 729	23 870	20 563	24 348
Secteur débudgétisé. — Gedebudgetiseerde sector.												
Canal Albert. — Albertkanaal	1 500	1 421,5	700 700	560 600	549,7 600	1 890 800	1 890 800	1 890 800	2 165 960	2 165 960	1 250 579	1 500 980
Bruxelles-Rupel. — Brussel-Rupel	254	254,0	400	400	400	630	630	630	1 000	1 000	1 000	1 100
Secteur débudgétisé. Total. — Gedebudgetiseerde sector. Totaal	1 754	1 675,5	1 800	1 560	1 549,7	3 320	3 320	3 320	4 125	4 125	2 829	3 580
Voies hydrauliques. Total. — Waterwegen. Totaal ...	10 504	10 577,5	13 853,5	16 313,5	16 509,5	19 188	23 588	20 394	24 854	27 995	23 392	27 928
Régie des Bâtiments. — Regie der Gebouwen	4 781	5 811,5	6 530	6 817,8	6 817,2	7 588	7 588	7 587	6 743	6 673	6 578	7 824,3
Administration des Bâtiments. — Bestuur der Gebouwen	350	419,1	500	300	303,3	398	398	410	640	640	478	350
Bâtiments. Total. — Gebouwen. Totaal	5 131	6 230,6	7 030	7 117,8	7 120,5	7 986	7 986	7 997	7 383	7 313	7 056	8 174,3
Routes. — Wegen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Travaux subsidiés. — Gesubsidieerde werken	36,4	40,8	60	60	27,8	28	28	36	35	35	42	42
A. E. E. — B. E. E.	280	259,4	283	283	186	325	325	306	325	325	143	325
Divers. — Diversen	250	64,6	150	150	69,5	100	100	44	390	390	115	1 283
Secteur débudgétisé. — Gedebudgetiseerde sector.												
Crédit communal. — Gemeentekrediet	114,2	113,9	300	218	217,9	300	300	298	375	375	298	425
Divers. Total. — Diversen. Totaal	680,6	478,7	793	711	501,2	753	753	684	1 125	1 125	598	2 075
Programme d'investissements. Total. — Investeringsprogramma. Totaal	46 015,6	47 838,8	50 136,5	52 124,3	52 118,8	58 465	62 965	59 713	67 605	70 676	57 107	71 999,3
Secteur budgétaire. Total. — Budgettaire sector. Totaal	28 447,4	29 637,4	33 186,5	35 974,3	35 973,6	42 845	46 345	43 095	49 370	52 441	42 640	55 834,3
Secteur débudgétisé. Total. — Gedebudgetiseerde sector. Totaal	17 568,2	18 201,4	16 950	16 150	16 139,2	15 620	16 620	16 618	18 235	18 235	14 467	16 165
Crédits parallèles. — Compensatiekredieten	750	—	750	750	—	862	862	—	38	38	—	—

(1) Y compris le report P. I. P. 78 : 3 141 millions.

(1) Met inbegrip van de overdracht van het P. I. P. 78 : 3 141 miljoen.

ANNEXE H

Tableau des investissements
du département des Travaux publics
Programme d'infrastructures prioritaires
(en millions de F)

BIJLAGE H

Tabel van de investeringen
van het departement van Openbare Werken
Programma van prioritaire infrastructuur
(in miljoenen F)

Projets. — Projecten	Réalizations — Verwezenlijkingen			Prévisions à 100 % — Voorzieningen aan 100 %		Total 1976-1980 — Totaal 1976-1980	P.I.P. — P.P.I.	Différence par rapport au P.I.P. — Verschil ten opzichte van het P.P.I.
	1976	1977	1978	1979	1980			
A. — AUTOROUTES ET ROUTES. — AU- TOWEGEN EN WEGEN	30 978	27 981	30 638	34 243	33 822	157 662	160 719	— 3 057
1. Fonds des Routes. — Wegenfonds	15 278	13 609	17 638	20 508	21 662	88 695	89 262	— 567
a) Projets explicitement prévus dans le Plan 1976-1980. — Projecten die uitdrukkelijk voorzien zijn in het Plan 1976-1980	5 051	3 108	4 569	7 549	6 205	26 482	27 596	— 1 114
A1. Brussel-Mechelen-Antwerpen	1 285	649	410	655	120	3 119	3 154	— 35
A3. Bruxelles-Aachen	241	254	34	—	—	529	495	+ 34
A4. Bruxelles-Wavre	57	9	270	—	—	336	241	+ 95
A10. Brussel-Oostende	180	146	39	150	—	515	476	+ 39
A12. Brussel-Boom-Antwerpen	305	885	617	892	1 530	4 229	3 070	+ 1 159
A15-A16. Autoroutes de Wallonie	1 223	666	516	150	120	2 675	2 039	+ 636
A17. Tournai-Kortrijk	655	124	246	798	250	2 073	2 029	+ 44
R2. Grote ring-Antwerpen-Liefkenshoek	2	1	—	400	200	603	1 728	— 1 125
Ring Mechelen (R6)	7	—	502	150	150	809	457	+ 352
A9. Kortrijk-Aalst (731)	—	—	80	175	140	395	210	+ 185
A11-E3. Maldegem (310)	—	90	92	155	140	477	495	— 18
R617. Antwerpen-Zee kust	405	—	904	—	280	1 589	1 490	+ 99
N226. Nivelles-E40	—	119	39	664	305	1 127	1 604	— 477
A8. Bruxelles-Tournai	—	—	11	1 700	1 750	3 461	4 400	— 939
R5. Ring de Mons	118	—	326	595	350	1 389	1 913	— 524
R7. Seraing-Sprimont	—	—	—	—	120	120	130	— 10
N744. Charleroi-Erquelines	—	—	45	415	250	710	1 225	— 515
N746. Dottignies-Armentières	361	165	12	390	500	1 428	1 561	— 133
A24. Hasselt-E5 (539)	212	—	426	260	—	898	879	+ 19
b) Autres projets. — Andere projecten	10 227	10 501	13 069	12 959	15 457	62 213	61 666	+ 547
N4. Namur-Arlon	42	24	272	324	470	1 132	981	+ 151
N364. Binche-Le Rœulx	—	—	3	515	450	968	1 210	— 242
N795-N35. Villers-le-Bouiller-Soheit-Tinlot- Bois et Borsu	321	—	161	500	400	1 382	1 321	+ 61
Bruxelles travaux communs routes et mé- tro, et accès A7. — Brussel gemene wer- ken metro en wegen, en toegang A7	—	—	112	1 105	1 315	2 532	2 635	— 103

Projets. — Projecten	Réalizations — Verwezenlijkingen			Prévisions à 100 % — Voorzieningen aan 100 %		Total 1976-1980 — Totaal 1976-1980	P.I.P. — P.P.I.	Différence par rapport au P.I.P. — Verschil ten opzichte van het P.P.I.
	1976	1977	1978	1979	1980			
Equipement électromécanique. — Electro- mechanische uitrusting	500	822	1 413	1 340	1 000	5 075	5 417	— 342
Bâtiments pour les régies. — Dienstgebou- wen	—	390	262	490	400	1 542	1 850	— 308
A1. Antwerpen-Breda	28	—	—	—	—	28	28	0
A7. Bruxelles-Mons	170	150	104	—	—	424	320	+ 104
A9. Brussel-Veurne	9	7	1	—	—	17	16	+ 1
A13. Antwerpen-Liège	38	12	107	125	—	282	360	— 78
A54. Nivelles-Gosselies	4	—	15	—	—	19	59	— 40
A101. Mechelen-Lier-Ranst	2	—	—	—	—	2	2	0
A201. Brussel-Zaventem	2	20	—	—	—	22	22	0
(R56. Geraardsbergen-Gent)	(55)	(—)	(106)	(100)	(140)	(401)	(665)	(— 264)
Divers. — Diversen	6	—	29	100	—	135	6	+ 129
Autres routes wallonnes. — Andere Waalse wegen	4 957	5 392	5 485	4 119	5 950	25 903	23 853	+ 2 050
Autres routes flamandes. — Andere Vlaamse wegen	3 582	2 802	4 275	3 653	4 147	18 459	19 221	— 762
Autres routes bruxelloises. — Andere Brusselse wegen	566	882	830	688	1 325	4 291	4 365	— 74
2. Intercommunales. — Intercommunalen ...	15 700	14 372	13 000	13 735	12 160	68 967	71 457	— 2 490
E5. Total. — Totaal	4 000	3 315	2 500	3 100	2 445	15 360	16 410	— 1 050
(A2. Bertem-Leuven-Assent)	(1 022)	(779)	(—)	(—)	(—)	(—)	(3 276)	(—)
(A27. Verviers-Steinbrück)	(1 984)	(1 982)	(—)	(—)	(—)	(—)	(8 716)	(—)
E9-E40	3 250	4 200	3 600	4 000	3 615	18 665	19 550	— 885
E3	1 300	889	1 000	1 075	1 150	5 414	5 514	— 100
E39	1 200	1 244	1 000	1 075	1 075	5 594	5 769	— 175
B1	2 000	2 067	2 250	1 785	1 100	9 202	9 312	— 110
IAC	1 725	1 400	1 650	1 300	1 500	7 575	7 575	0
IVAW Total. — Totaal	2 225	1 257	1 000	1 400	1 275	7 157	7 327	— 170
(A17. Kortrijk-Brugge)	(1 590)	(750)	(—)	(—)	(—)	(—)	(4 240)	(—)
B. — VOIES HYDRAULIQUES. — WATER- WEGEN	10 577	16 578	20 394	27 995	27 928	103 472	107 077	— 3 605
1. Ports. — Havens	4 128	8 821	8 130	14 445	13 514	49 038	49 571	— 553
Subsides aux ports autonomes. — Subsidi- es aan autonome havens :								
Liège-Charleroi-Namur	107	250	200	445	400	1 402	1 399	+ 3
Antwerpen	659	738	1 374	1 655	1 465	5 891	5 857	+ 34
Gent	405	51	321	655	800	2 232	2 216	+ 16
Oostende	4	46	77	95	120	342	300	+ 42
Zeebrugge	6	64	79	95	150	394	360	+ 34
Amélioration de l'Escaut et des passes ma- ritimes. — Verbeteringen aan Schelde en vaargeulen	406	397	198	420	905	2 326	2 043	+ 283

Projets. — Projecten	Réalizations — Verwezenlijkingen			Prévisions à 100 % — Voorzieningen aan 100 %		Total 1976-1980 — Totaal 1976-1980	P.I.P. — P.P.I.	Différence par rapport au P.I.P. — Verschil ten opzichte van het P.P.I.
	1976	1977	1978	1979	1980			
Investissements de l'Etat. — Overheidsin- vesteringen :								
Antwerpen (Linkeroever, Zandvlietsluis, Baalhoek)	1 754	1 639	2 224	1 805	2 955	10 377	9 714	+ 663
Gent	—	—	81	—	50	131	—	+ 131
Zeebrugge	737	5 544	3 404	8 622	6 268	24 575	25 831	— 1 256
Oostende	23	75	90	177	176	541	583	— 42
Blankenberge-Nieuwpoort-Zeebrugge - In- frastructure touristique. — Toeristische infrastructuur	27	17	62	116	210	432	494	— 62
Divers. — Diversen	—	—	20	360	15	395	774	— 379
2. Démergement. — Ontwatering (Meuse, Haine, Ourthe)	245	327	438	697	730	2 437	2 437	0
3. Maîtrise de l'eau. — Waterbeheersing ...	136	528	1 851	2 815	2 969	8 299	9 859	— 1 560
Digues et divers. — Dijken en diversen ...	17	247	1 461	2 425	2 584	6 734	8 294	— 1 560
Protection côtière. — Kustverdediging ...	119	281	390	390	385	1 565	1 565	0
4. Barrages et cours d'eau. — Stuwdammen en waterwegen	6 068	6 902	9 975	10 038	10 715	43 698	45 210	— 1 512
a) Barrages et adductions. — Wateraanvoer- ders en stuwdammen	752	1 166	1 194	1 112	1 715	5 939	6 734	— 795
b) Cours d'eau. — Waterlopen	5 316	5 736	8 781	8 926	9 000	37 759	38 476	— 717
Canaux. — Kanalen :								
Albert, du Centre, Hensies-Pommerœul, Nimy-Blaton, de l'Ourthe	1 332	1 263	1 282	1 552	1 765	7 194	7 217	— 23
dont. — waaronder :								
(Canal Albert. — Albertkanaal)	(810)	(600)	(800)	(960)	(980)	(4 150)	(4 315)	(— 165)
(Canal du Centre)	(1)	(149)	(203)	(300)	(620)	(1 273)	(1 035)	(+ 238)
Travaux divers. — Verscheidene werken :								
Meuse, Schelde en Leie	1 340	787	2 329	1 835	1 761	8 052	8 907	— 855
dont. — waaronder :								
(Meuse moyenne)	(500)	(409)	(1 258)	(1 515)	(1 390)	(5 072)	(5 609)	(— 537)
Dender-Blaton-Ath	120	197	100	145	30	592	582	+ 10
IJzer	8	34	—	—	40	82	72	+ 10
Kanaal Gent-Brugge-Oostende	86	270	154	224	181	915	766	+ 149
Neteka en Beneden Neteka	78	61	5	5	—	149	224	— 75
Kwaadmechelen-Dessel	19	98	20	—	—	137	337	— 200
Bovenshelde-Espierres-Gent	247	189	185	449	256	1 326	1 366	— 40
Leie	220	231	400	110	215	1 176	1 236	— 60
Kanaal Bossuit-Kortrijk	67	519	31	65	—	682	586	+ 96
Afleidingskanaal Leie	9	262	137	215	320	943	1 161	— 218
Kanaal Roeselare-Leie	166	119	92	108	80	565	670	— 105
Canal Charleroi-Bruxelles	30	13	26	150	—	219	318	— 99

Projets. — Projecten	Réalisations — Verwezenlijkingen			Prévisions à 100 % — Voorzieningen aan 100 %		Total 1976-1980 — Totaal 1976-1980	P.I.P. — P.P.I.	Différence par rapport au P.I.P. — Verschil ten opzichte van het P.P.I.
	1976	1977	1978	1979	1980			
Kanaal Leuven-Dijle	48	57	87	49	50	291	405	— 114
Kanaal Nieuwpoort-Plassendale	—	9	17	—	105	131	54	+ 77
Schelde-Rijnkanaal	483	289	139	60	33	1 004	1 057	— 53
Kanaal Brussel-Rupel	254	400	630	1 000	1 100	3 384	3 384	0
Albertkanaal en Kempense kanalen ...	507	561	1 890	2 165	1 500	6 623	6 738	— 115
Divers (entre autres Senne). — Diversen (o.m. Zenne)	302	377	1 257	794	1 564	4 294	3 396	+ 898
C. — DIVERS TRAVAUX PUBLICS. — DI- VERSEN OPENBARE WERKEN	—	555	684	825	875	2 939	2 133	+ 806
D. — PROJETS « DIVERS » DU P.I.P. — PROJECTEN « DIVERSE » VAN HET P.P.I.	—	—	—	300	1 200	1 500	1 500	0
TOTAL DES INVESTISSEMENTS INCLUS DANS LE P.I.P. — TOTAAL DER IN- VESTERINGEN VOORZIEN IN HET P.P.I.	41 555	45 114	51 716	63 363	63 825	265 573	271 429	— 5 856
E. — BATIMENTS. — GEBOUWEN	6 230	7 220	7 997	7 313	8 174,3	36 934,3	36 919	+ 15,3
Région wallonne. — Waals gewest	1 808	1 550	2 085	2 445	2 724,8	10 612,8	10 837	— 224,2
Région flamande. — Vlaams gewest	2 032	1 700	1 971	2 525	2 724,8	10 952,8	11 346	— 393,2
Bruxelles. — Brussel	2 390	3 970	3 941	2 343	2 724,8	15 368,7	14 736	+ 632,7
TOTAL DU PROGRAMME D'INVESTIS- SEMENT DES TRAVAUX PUBLICS (y compris E.). — TOTAAL VAN HET INVESTERINGSPROGRAMMA VAN OPENBARE WERKEN (E. inbegrepen) ...	47 785	52 334	59 713	70 676	71 999,3	302 507,3	308 348	— 5 840,7

ANNEXE J

Tableau des investissements
du département des Travaux publics
Programme d'infrastructures prioritaires
(en millions de F)

BIJLAGE J

Tabel van de investeringen
van het departement van Openbare Werken
Programma van prioritaire infrastructuur
(in miljoenen F)

Projets. — Projecten	Réalisations — Verwezenlijkingen				Prévisions à 100 % — Voorzie- ningen aan 100 %	Total 1976-1980 — Totaal 1976-1980	P.I.P. — P.P.I.	Différence par rapport au P.I.P. — Verschil ten opzichte van het P.P.I.
	1976	1977	1978	1979	1980			
A. — AUTOROUTES ET ROUTES. — AU- TOWEGEN EN WEGEN	30 978	27 981	30 638	26 061	33 822	149 480	160 719	— 11 239
1. Fonds des Routes. — Wegenfonds	15 278	13 609	17 638	14 721	21 662	82 908	89 262	— 6 354
a) Projets explicitement prévus dans le Plan 1976-1980. — Projecten die uitdrukkelijk voorzien zijn in het Plan 1976-1980	5 051	3 108	4 569	4 203	6 205	23 136	27 596	— 4 460
A1. Brussel-Mechelen-Antwerpen	1 285	649	410	488	120	2 952	3 154	— 202
A3. Bruxelles-Aachen	241	254	34	21	—	550	495	+ 55
A4. Bruxelles-Wavre	57	9	270	102	—	438	241	+ 197
A10. Brussel-Oostende	180	146	39	317	—	682	476	+ 206
A12. Brussel-Boom-Antwerpen	305	885	617	13	1 530	3 350	3 070	+ 280
A15-A16. Autoroutes de Wallonie	1 223	666	516	461	120	2 986	2 039	+ 947
A17. Tournai-Kortrijk	655	124	246	691	250	1 966	2 029	— 63
R2. Grote ring-Antwerpen-Liefkenshoek ...	2	1	—	2	200	205	1 728	— 1 563
R6 Ring Mechelen	7	—	502	50	150	709	457	+ 252
A9. Kortrijk-Aalst (731)	—	—	80	42	140	262	210	+ 52
A11-E3. Maldegem (310)	—	90	92	46	140	368	495	— 127
R617. Antwerpen-Zee kust	405	—	904	—	280	1 589	1 490	+ 99
N226. Nivelles-E40	—	119	39	544	305	1 007	1 604	— 597
A8. Bruxelles-Tournai	—	—	11	1 021	1 750	2 782	4 400	— 1 618
R5. Ring de Mons	118	—	326	30	350	824	1 913	— 1 089
R7. Seraing-Sprimont	—	—	—	—	120	120	130	— 10
N744. Charleroi-Erquelines	—	—	45	64	250	359	1 225	— 866
N746. Dottignies-Armentières	361	165	12	185	500	1 223	1 561	— 338
A24. Hasselt-E5 (539)	212	—	426	126	—	764	879	— 115
b) Autres projets. — Andere projecten	10 227	10 501	13 069	10 518	15 457	59 772	61 666	— 1 894
N4. Namur-Arlon	42	24	272	385	470	1 193	981	+ 212
N364. Binche-Le Roeulx	—	—	3	174	450	627	1 210	— 583
N795-N35. Villers-le-Bouillet-Soheit-Tinlot- Bois et Borsu	321	—	161	342	400	1 224	1 321	— 97
Bruxelles travaux communs routes et mé- tro, et accès A7. — Brussel gemene wer- ken metro en wegen, en toegang A7 ...	—	—	112	440	1 315	1 867	2 635	— 768

Projets. — Projecten	Réalizations — Verwezenlijkingen				Prévisions à 100 % — Voorzie- ningen aan 100 %	Total 1976-1980 — Totaal 1976-1980	P.I.P. — P.P.I.	Différence par rapport au P.I.P. — Verschil ten opzichte van het P.P.I.
	1976	1977	1978	1979	1980			
Equipement électromécanique. — Electro- mechanische uitrusting	500	822	1 413	972	1 000	4 707	5 417	— 710
Bâtiments pour les régies. — Dienstgebou- wen	—	390	262	238	400	1 290	1 850	— 560
A1. Antwerpen-Breda	28	—	—	—	—	28	28	0
A7. Bruxelles-Mons	170	150	104	208	—	632	320	+ 312
A9. Brussel-Veurne	9	7	1	—	—	17	16	+ 1
A13. Antwerpen-Liège	38	12	107	182	—	339	360	— 21
A54. Nivelles-Gosselies	4	—	15	—	—	19	59	— 40
A101. Mechelen-Lier-Ranst	2	—	—	—	—	2	2	0
A201. Brussel-Zaventem	2	20	—	—	—	22	22	0
(R56. Geraardsbergen-Gent)	(55)	(—)	(106)	(142)	(140)	(—)	(665)	(—)
Divers. — Diversen	6	—	29	71	—	106	6	+ 100
Autres routes wallonnes. — Andere Waalse wegen	4 957	5 392	5 485	4 204	5 950	25 988	23 853	+ 2 135
Autres routes flamandes. — Andere Vlaamse wegen	3 582	2 802	4 275	2 886	4 147	17 692	19 221	— 1 529
Autres routes bruxelloises. — Andere Brusselse wegen	566	882	830	416	1 325	4 019	4 365	— 346
2. Intercommunales. — Intercommunalen ...	15 700	14 372	13 000	11 340	12 160	66 572	71 457	— 4 885
E5. Total. — Totaal	4 000	3 315	2 500	2 658	2 445	14 918	16 410	— 1 492
(A2. Bertem-Leuven-Assent)	(1 022)	(779)	(—)	(—)	(—)	(—)	(3 276)	(—)
(A27. Verviers-Steinbrück)	(1 984)	(1 982)	(—)	(—)	(—)	(—)	(8 716)	(—)
E9-E40	3 250	4 200	3 600	3 730	3 615	18 395	19 550	— 1 155
E3	1 300	889	1 000	831	1 150	5 170	5 514	— 344
E39	1 200	1 244	1 000	648	1 075	5 167	5 769	— 602
B1	2 000	2 067	2 250	1 052	1 100	8 469	9 312	— 843
IAC	1 725	1 400	1 650	1 300	1 500	7 575	7 575	0
IVAW Total. — Totaal	2 225	1 257	1 000	1 121	1 275	6 878	7 327	— 449
(A17. Kortrijk-Brugge)	(1 590)	(750)	(—)	(—)	(—)	(—)	(4 240)	(—)
B. — VOIES HYDRAULIQUES. — WATER- WEGEN	10 577	16 578	20 394	23 392	27 928	98 869	107 077	— 8 208
1. Ports. — Havens	4 128	8 821	8 130	13 418	13 514	48 011	49 571	— 1 560
Subsides aux ports autonomes. — Subsi- dies aan autonome havens :								
Liège-Charleroi-Namur	107	250	200	139	400	1 096	1 399	— 303
Antwerpen	659	738	1 374	795	1 465	5 031	5 857	— 826
Gent	405	51	321	722	800	2 299	2 216	+ 83
Oostende	4	46	77	3	120	250	300	— 50
Zeebrugge	6	64	79	41	150	340	360	— 20
Amélioration de l'Escaut et des passes ma- ritimes. — Verbeteringen aan Schelde en vaargeulen	406	397	198	426	905	2 332	2 043	+ 289

Projets. — Projecten	Réalizations — Verwezenlijkingen				Prévisions à 100 % — Voorzie- ningen aan 100 %	Total 1976-1980 — Totaal 1976-1980	P.I.P. — P.P.I.	Différence par rapport au P.I.P. — Verschil ten opzichte van het P.P.I.
	1976	1977	1978	1979	1980			
Investissements de l'Etat. — Overheidsin- vesteringen :								
Antwerpen (Linkeroever, Zandvlietsluis, Baalhoek)	1 754	1 639	2 224	2 228	2 955	10 800	9 714	+ 1 086
Gent	—	—	81	—	50	131	—	+ 131
Zeebrugge	737	5 544	3 404	8 558	6 268	24 511	25 831	— 1 320
Oostende	23	75	90	111	176	475	583	— 108
Blankenberge-Nieuwpoort-Zeebrugge - In- frastructure touristique. — Toeristische infrastructuur	27	17	62	151	210	467	494	— 27
Divers. — Diversen	—	—	20	244	15	279	774	— 495
2. Démergement. — Ontwatering (Meuse, Haine, Ourthe)	245	327	438	544	730	2 284	2 437	— 153
3. Maîtrise de l'eau. — Waterbeheersing ...	136	528	1 851	1 681	2 969	7 165	9 859	— 2 694
Digues et divers. — Dijken en diversen ...	17	247	1 461	1 627	2 584	5 936	8 294	— 2 358
Protection côtière. — Kustverdediging ...	119	281	390	54	385	1 229	1 565	— 336
4. Barrages et cours d'eau. — Stuwdammen en waterwegen	6 068	6 902	9 975	7 749	10 715	41 409	45 210	— 3 801
a) Barrages et adductions. — Wateraanvoer- ders en stuwdammen	752	1 166	1 194	950	1 715	5 777	6 734	— 957
b) Cours d'eau. — Waterlopen	5 316	5 736	8 781	6 799	9 000	35 632	38 476	— 2 844
Canaux. — Kanalen :								
Albert, du Centre, Hensies-Pommerœul, Nimy-Blaton, de l'Ourthe	1 332	1 263	1 282	1 025	1 765	6 667	7 217	— 550
dont. — waaronder :								
(Canal Albert. — Albertkanaal)	(810)	(600)	(800)	(579)	(980)	(3 769)	(4 315)	(— 546)
(Canal du Centre)	(1)	(149)	(203)	(247)	(620)	(1 220)	(1 035)	(+ 185)
Travaux divers. — Verscheidene werken :								
Meuse, Schelde en Leie	1 340	787	2 329	1 157	1 761	7 374	8 907	— 1 533
dont. — waaronder :								
(Meuse moyenne)	(500)	(409)	(1 258)	(1 038)	(1 390)	(4 645)	(5 609)	— 964
Dender-Blaton-Ath	120	197	100	75	30	522	582	— 60
IJzer	8	34	—	1	40	83	72	+ 11
Kanaal Gent-Brugge-Oostende	86	270	154	243	181	934	766	+ 168
Neteka en Beneden Neteka	78	61	5	14	—	158	224	— 66
Kwaadmechelen-Dessel	19	98	20	22	—	159	337	— 178
Bovenschede-Espierres-Gent	247	189	185	640	256	1 517	1 366	+ 151
Leie	220	231	400	162	215	1 228	1 236	— 8
Kanaal Bossuit-Kortrijk	67	519	31	134	—	751	586	+ 165
Afleidingskanaal Leie	9	262	137	130	320	858	1 161	— 303
Kanaal Roeselare-Leie	166	119	92	69	80	526	670	— 144
Canal Charleroi-Bruxelles	30	13	26	3	—	72	318	— 246

Projets. — Projecten	Réalisations — Verwezenlijkingen				Prévisions à 100 % — Voorzie- ningen aan 100 %	Total 1976-1980 — Totaal 1976-1980	P.I.P. — P.P.I.	Différence par rapport au P.I.P. — Verschil ten opzichte van het P.P.I.
	1976	1977	1978	1979	1980			
Kanaal Leuven-Dijle	48	57	87	50	50	292	405	— 113
Kanaal Nieuwpoort-Plassendale	—	9	17	—	105	131	54	+ 77
Schelde-Rijnkanaal	483	289	139	50	33	994	1 057	— 63
Kanaal Brussel-Rupel	254	400	630	1 000	1 100	3 384	3 384	0
Albertkanaal en Kempense kanalen ...	507	561	1 890	1 250	1 500	5 708	6 738	— 1 030
Divers (entre autres Senne). — Diversen (o.m. Zenne)	302	377	1 257	774	1 564	4 274	3 396	+ 878
C. — DIVERS TRAVAUX PUBLICS. — DI- VERSEN OPENBARE WERKEN	—	555	684	580	875	2 694	2 133	+ 561
D. — PROJETS « DIVERS » DU P.I.P. — PROJECTEN « DIVERSE » VAN HET P.P.I.	—	—	—	18	1 200	1 218	1 500	— 282
TOTAL DES INVESTISSEMENTS INCLUS DANS LE P.I.P. — TOTAAL DER IN- VESTERINGEN VOORZIEN IN HET P.P.I.	41 555	45 114	51 716	50 051	63 825	252 261	271 429	— 19 168
E. — BATIMENTS. — GEBOUWEN	6 230	7 220	7 997	7 056	8 174,3	36 677,3	36 919	— 241,7
Région wallonne. — Waals gewest	1 808	1 550	2 085	1 921	2 724,8	10 088,8	10 837	— 748,2
Région flamande. — Vlaams gewest	2 032	1 700	1 971	2 197	2 724,8	10 624,8	11 346	— 721,2
Bruxelles. — Brussel	2 390	3 970	3 941	2 938	2 724,7	15 963,7	14 736	+ 1 227,7
TOTAL DU PROGRAMME D'INVESTIS- SEMENT DES TRAVAUX PUBLICS (y compris E.). — TOTAAL VAN HET INVESTERINGSPROGRAMMA VAN OPENBARE WERKEN (E. inbegrepen) ...	47 785	52 334	59 713	57 107	71 999,3	288 938,3	308 348	— 19 409,7

ANNEXE K

Programmation des travaux au port de Zeebrugge
(en millions de F)

BIJLAGE K

Overzicht planning haven van Zeebrugge
(in miljoen F)

	1979		1980		1981		1982		1983		1984		1985		Total Totaal	
	Entretien — Conser- vatief	Extens- ion — Extens- sief	Entretien — Conser- vatief	Extens- ion — Extens- sief	Entretien — Conser- vatief	Extens- ion — Extens- sief	Entretien — Conser- vatief	Extens- ion — Extens- sief	Entretien — Conser- vatief	Extens- ion — Extens- sief	Entretien — Conser- vatief	Extens- ion — Extens- sief	Entretien — Conser- vatief	Extens- ion — Extens- sief		
I. Poursuite programme en cours d'exécution :																
1. Chenal maritime :																
— Dragages d'entretien	423	—	466	—	509	—	555	—	603	—	p.m.	—	p.m.	—	2 556	I. Voortzetting programma in uitvoering :
2. Port :																1. Maritieme toegangsweg :
— Construction nouvel avant-port	—	2 766	—	5 025	—	3 586	—	3 586	—	3 587	—	2 525	—	—	21 075	— Onderhoudsbaggerwerken.
— Extension arrière-port (1 ^e phase)	—	2 420	—	344	—	288	—	—	—	—	—	—	—	—	3 052	2. Haven :
— Dragages d'entretien	186	—	204	—	225	—	247	—	272	—	—	—	—	—	1 134	— Bouw nieuw voorhaven.
— Construction 3 ^e débarcadère terminus carferry	—	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	300	— Uitbouw achterhaven (1 ^e face).
Sous-total	609	5 486	670	5 369	734	3 874	802	3 586	875	3 587	—	2 525	—	—	—	— Onderhoudsbaggerwerken.
Total	6 095		6 039		4 608		4 388		4 462		2 525		—		28 117	— Bouw 3 ^e landingsbrug carferry terminal.
II. Programmes ayant fait l'objet d'une décision :																Subtotaal.
1. Chenal maritime :																Totaal.
— Dragages d'approfondissement	—	—	—	1 000	—	1 000	—	1 000	—	1 000	—	942	—	—	4 942	II. Reeds besliste programma's :
Sous-total	—	—	—	1 000	—	1 000	—	1 000	—	1 000	—	942	—	—	—	1. Maritieme toegangsweg :
Total	—		1 000		1 000		1 000		1 000		942		—		4 942	— Verdiepingsbaggerwerken.
																Subtotaal.
																Totaal.

III. Programmes prévus :

1. Port :

Investissements par l'Etat :

- 1 km de mur de quai arrière-port 800
- Travaux de voirie arrière-port 50
- Construction du 4^e pont de débarquement pour terminus carferry 225
- Réparation écluse actuelle à Zeebrugge 850
- Elargissement ponts 80
- Allongement mur de quai jetée ouest 250
- Nouveau mur de quai avant-port 2 000

2. Subventions :

- Aménagement zone de transport avant-port (100 %) ... 130
- Equipement avant-port (grues et hangars) (60 %) 78
- Equipement arrière-port : rails pour grues (100 %) ... 80
- autres (60 %) 32
- Equipement nouvelle écluse maritime (60 %) 24
- Trafic Ro/Ro (60 %) 12
- Allongement mur de quai à Bruges (60 %) 60
- Grues (50 %) 120
- Divers (60 %) 140

Sous-total

Total

Total général

—	—	—	800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	800
—	—	—	50	—	70	—	30	—	—	—	—	—	—	150
—	—	—	—	—	225	—	—	—	—	—	—	—	—	225
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	850	—	—	—	850
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80	—	—	—	80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	250	—	—	250
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 000	—	2 000
—	130	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	190
—	—	—	78	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78
—	—	—	80	—	65	—	100	—	—	—	—	—	—	245
—	—	—	32	—	220	—	34	—	240	—	—	—	—	526
—	—	—	—	—	24	—	—	—	—	—	—	—	—	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	—	—	60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	—	60	—	120
20	—	24	—	30	—	30	—	36	—	—	—	—	—	140
20	130	24	1 100	30	604	30	164	36	252	990	310	2 060	—	
150		1 124		634		194		288		1 300		2 060		5 750
6 245		8 163		6 242		5 582		5 750		4 767		2 060		38 809

III. Geplande programma's :

1. Haven :

Investerings door het Rijk :

- 1 km kaaimuur achterhaven. 800
- Wegeniswerken achterhaven. 150
- Bouw 4^e langdingsbrug carferry terminal. 225
- Herstel huidige sluis te Zeebrugge. 850
- Verbreding bruggen. 80
- Verlenging kaaimuur Westerhoofd. 250
- Nieuwe kaaimuur voorhaven. 2 000

2. Subsidies :

- Aanleg transportzone voorhaven (100 %). 190
- Uitrusting voorhaven (kranen en loods) (60 %). 78
- Uitrusting achterhaven : kraansporen (100 %) ; andere (60 %). 245
- Uitrusting nieuwe zee-sluis (60 %). 526
- Ro-Ro verkeer (60 %). 24
- Verlenging kaaimuur te Brugge (60 %). 12
- Kranen (60 %). 60
- Diversen (60 %). 120

Subtotaal.

Totaal.

Algemeen totaal.

ANNEXE L

Programmation des travaux au port d'Anvers
(en millions de F)

BIJLAGE L

Overzicht planning haven van Antwerpen
(in miljoen F)

	1979		1980		1981		1982		1983		1984		1985		Total Entretien + Extension — Totaal Conserva- tief + Extensief	
	Entre- tien — Conser- vatief	Exten- sion — Extensief	Entre- tien — Conser- vatief	Exten- sion — Extensief	Entre- tien — Conser- vatief	Exten- sion — Extensief	Entre- tien — Conser- vatief	Exten- sion — Extensief	Entre- tien — Conser- vatief	Exten- sion — Extensief	Entre- tien — Conser- vatief	Exten- sion — Extensief	Entre- tien — Conser- vatief	Exten- sion — Extensief		
I. Continuation des programmes en cours d'exécution :																I. Voortzetting programma's in uitvoering :
1. Voie d'accès maritime :																1. Maritieme toegangsweg :
— Entretien Escaut maritime occidental et Bas-Escaut maritime	1 150	—	1 260	—	1 385	—	1 520	—	1 670	—	—	—	—	—	6 985	— Onderhoud Wester- en Beneden-Zeeschelde.
— Approfondissement entre écluse de Zandvliet et balise A 1 (45 pieds)	—	—	—	485	—	535	—	590	—	—	—	—	—	—	1 610	— Verdieping tussen Zandvlietsluis en boei A 1 (45 voet).
— Installation de dispositifs radar sur l'Escaut occidental ...	600	—	400	—	400	—	400	—	100	—	100	—	—	—	2 000	— Radarisatie Westerschelde.
— Approfondissement passe du Scheur	—	220	—	220	—	220	—	220	—	220	—	220	—	220	1 540	— Verdieping Scheurpas.
2. Port sur la rive droite :																2. Haven op rechteroever :
— Nouveau Havendok (4 ^e phase)	—	792	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	792	— Nieuw havendok (4 ^e fase).
— Percée « 5 ^e Havendok » / « Amerikadok »	—	127	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	127	— Doorsteek 5 ^e havendok/ Amerikadok.
— Nouveau complexe d'entrepôts (60 %)	—	—	81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	366	— Nieuw entrepôtcomplex (60 %).
3. Port sur la rive gauche :																3. Haven op linkeroever :
— Expropriations	285	250	—	500	—	—	—	—	—	—	—	p.m.	—	p.m.	750	— Onteigeningen.
— Programme de dragage	—	1 000	—	1 000	—	1 000	—	1 000	—	500	—	p.m.	—	p.m.	4 500	— Baggerprogramma.
— Adaptation système de drainage	—	3	—	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52	— Aanpassing afwateringsstelsel.
Sous-total	2 035	2 392	1 741	2 254	1 785	1 755	1 920	1 810	1 770	720	100	220	—	220		Sub-totaal.
Total	4 427		3 995		3 540		3 730		2 490		320		220		18 722	Totaal.
II. Programmes déjà décidés :																II. Reeds besliste programma's :
1. Port sur la rive droite :																1. Haven op rechteroever :
— Rails pour grues	135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135	— Kraansporen.
— Seconde écluse de Zandvliet	—	3	—	2 200	—	2 200	—	550	—	—	—	—	—	—	4 953	— Tweede Zandvlietsluis.
2. Port sur la rive gauche :																2. Haven op linkeroever :
— Dragage chenal d'accès	—	450	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	450	— Baggeren van toegangsgoel.
— Aménagement zone verte et zone tampon	—	20	—	75	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	125	— Inrichten groen- en bufferzones.
Sous-total	135	473	—	2 275	—	2 230	—	550	—	—	—	—	—	—		Sub-totaal.
Total	608		2 275		2 230		550		—		—		—		5 663	Totaal.

III. Travaux programmés :															III. Geplande werken :														
1. Voies maritimes d'accès :															1. Maritieme toegangsweg:														
— Approfondissement entre l'écluse de Zandvliet et l'écluse de Kallo (45 pieds)															— Verdieping tussen Zandvlietsluis en Kallosluis (45 voet).														
— Approfondissement entre l'écluse de Zandvliet (45 pieds) et la balise A1 (48 pieds)															— Verdieping tussen Zandvlietsluis en boei A1 (48 voet).														
— Travaux de dragage d'entretien chenaux d'accès (p.m.) ...															— Onderhoudsbaggerwerken toegangsgeulen (p.m.).														
2. Port sur la rive droite :															2. Haven op rechteroever :														
Infrastructure (100 %) :															Infrastructuur (100 %) :														
— Rails de grues															— Kraansporen.														
— Elargissement chenal entre le 5 ^e bassin portuaire et le « Hansadok »															— Verbreding doorvaartgeul tussen 5 ^e havendok en Hansadok.														
— Deuxième pont au-dessus de la « Boudewijnsluis »															— Tweede brug over Boudewijnsluis.														
— Deuxième pont au-dessus de la « Zandvlietsluis »															— Tweede brug over Zandvlietsluis.														
— Réparation du pont de Lillo « Boerinneluis »															— Herstel Lillobrug.														
— Modernisation « Kattendijksluis » et comblement de la « Royersluis »															— Boerinneluis.														
— « Ro-Ro terminal » Escaut Superstructure (60 %) :															— Modernisering Kattendijksluis en dempen van Royersluis.														
— Grues de quai															— Ro-Ro terminal Schelde.														
— Lignes flottantes															Superstructuur (60 %) :														
— Grue flottante															— Walkranen.														
— Elévateurs flottants de grains															— Drijvende bok.														
— Dragage suceuse															— Vlotkranen.														
— Radar portuaire et chaîne d'information															— Flottende graanelevatoren.														
— Bateau-sonde															— Hoppersleepzuiger.														
— Modernisation de l'équipement															— Havenradar en informatieketen.														
— Modernisation de la grue flottante (150 tonnes)															— Peilboot.														
— Modernisation de la drague à godets n° 4															— Modernisering van toerusting.														
— Matériel de transport de boues draguées															— Modernisering vlotkraan (150 ton).														
— Station de remorquage															— Modernisering emmerbaggarmolen n° 4.														
3. Port sur la rive gauche :															3. Haven op linkeroever :														
— Aménagement du 4 ^e bassin (murs de quai)															— Aanleg 4 ^e dok (kaaimuren).														
— Travaux de voirie															— Wegeniswerken.														
— Divers et révisions															— Diversen en herzieningen.														
— Remorqueurs et matériel de dragage															— Sleepboten en baggermateriael.														
— Aménagement du démergement															— Aanpassing afwatering.														
Sous-total															Subtotaal.														
Total															Totaal.														
Total général															Algemeen totaal.														

III. Programmes souhaités :

1. Voies maritimes d'accès :
(Canal Gand-Terneuzen)

- Protection des rives
- Tunnel du « Rodenhuizedok »
- Travaux de dragage d'entretien
- Installation radar + signalisation

2. Port :

- Extension du « Rodenhuizedok »
- Superstructure « Rodenhuizedok » (60 %)
- Rénovation du « Zuiddok »
- Rénovation du « Midden-dok »
- « Nieuwdok » (Texaco)
- Superstructure « Nieuwdok » (60 %)
- « Kluizendokken »
- Superstructure « Kluizendokken »
- « Handelsdok » (embarcadère, rives)
- Aménagement « Sifferdok »
- Darse « Sifferdok »
- Aménagement cales sèches
- Mur du quai « Moervaart »
- Pavage quai Port Arthur (60 %)
- Aménagement des hangars de l'avant-port
- Reconstruction des hangars du quai Port Arthur
- Engins de levage
- Immeuble abritant les services

Sous-total

Total

Total général

—	—	300	—	300	—	300	—	—	—	—	—	—	—	900
—	—	—	—	—	—	—	—	—	500	—	175	—	180	855
—	—	100	—	100	—	100	—	100	—	100	—	100	—	600
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	p.m.
—	—	—	—	—	—	—	12	—	5 850	—	540	—	—	6 402
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	554	—	—	554
—	—	—	—	—	280	—	—	—	—	—	—	—	—	280
—	—	—	290	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	290
—	5	—	1 075	—	130	—	—	—	—	—	—	—	—	1 210
—	—	—	—	—	177	—	—	—	—	—	—	—	—	177
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 300	—	135	1 435
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175	175
25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
—	350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	350
15	150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
—	—	—	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45
—	—	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
9	—	30	—	30	—	30	—	—	—	—	—	—	—	99
60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60
48	—	48	—	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	144
18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
175	505	517	1 410	478	587	430	12	100	6 350	100	2 569	100	490	
680		1 927		1 065		442		6 450		2 669		590		
1 514		2 402		1 970		576		6 450		2 669		590		16 171

III. Gewenste programma's :

1. Maritieme toegangsweg (Kanaal Gent-Terneuzen) :

- Oeververdediging.
- Tunnel Rodenhuizedok.
- Onderhoudsbaggerwerken.
- Radarinstallatie + signalisatie.

2. Haven :

- Verdere uitbouw Rodenhuizedok.
- Superstructuur Rodenhuizedok (60 %).
- Renovatie Zuiddok.
- Renovatie Middendok.
- Nieuwdok (Texaco).
- Superstructuur Nieuwdok (60 %).
- Kluizendokken.
- Superstructuur Kluizendokken.
- Handelsdok (steiger, oevers).
- Aanpassing Sifferdok.
- Insteekdok Sifferdok.
- Aanpassing droogdokken.
- Kaaimuur Moervaart.
- Bevloering Port Arthurkaai (60 %).
- Aanpassing loodsen voorhaven.
- Heropbouw loodsen Port Arthurkaai.
- Hefwerktuigen.
- Dienstgebouw.

Subtotaal.

Totaal.

Algemeen totaal.

ANNEXE N

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

10 MARS 1977. — Arrêté royal instituant une « Commission Ecologie » en matière de travaux de grandes infrastructures réalisés par le département des Travaux publics.

Article 1

Il est institué au département des Travaux publics une Commission Ecologie chargée :

1° d'examiner les répercussions écologiques des grands travaux d'infrastructure envisagés par le département des Travaux publics;

2° d'envisager les mesures à prendre pour améliorer les sites dans lesquels des travaux de grandes infrastructures ont été exécutés.

Elle fera toutes propositions utiles à Notre Ministre des Travaux publics en ces domaines.

Art. 2

Sont nommés pour un terme de quatre ans, membres de la Commission Ecologie :

MM. :

Jacques M. Pasteels, professeur à l'Université libre de Bruxelles.
J. J. Symoens, professeur à la « Vrije Universiteit Brussel ».
W. De Breuck, professeur à l'Université de Gand.
A. Froment, professeur à l'Université de Liège.
J. Lebrun, professeur à l'Université Catholique de Louvain.
A. F. De Bont, professeur à la « Katholieke Universiteit Leuven ».
R. F. Verheyen, professeur à la « Universitaire Instelling Antwerpen (U.I.A.) ».
L. Nef, docteur du « Centrum voor Bosbiologisch Onderzoek Bokrijk ».
A. Noirfalise, professeur à la Faculté des Sciences agronomiques de l'Etat à Gembloux.
J. C. Micha, professeur aux Facultés universitaires Notre-Dame de la Paix, à Namur.
A. Schmitz, ingénieur agronome à la Fondation universitaire luxembourgeoise.
J. Honhon, Commissariat général au Tourisme.
A. Brouhier, Administration des Eaux et Forêts.
N. Van Welden, Aménagement de l'espace rural.
R. Rossoux, écologiste.
Le directeur général de l'Urbanisme.
Le chef du service technique de l'Urbanisme pour chaque rôle linguistique.
Le chef du Service de Politique générale d'Aménagement du Territoire pour chaque rôle linguistique.
Le directeur du Plan vert.
Le chef du Service des Plantations du Plan vert.
Le chef du Service de Topographie et de Photogrammétrie.
Le directeur général des Ponts et Chaussées.
Le Chef du Service du Trafic routier.
Le directeur général des Bâtiments.
Le chef du Service d'étude de la Régie des Bâtiments.
Le directeur général des Voies hydrauliques.
Le chef du Laboratoire de Recherches hydrauliques de Borgerhout.
Le chef du Service d'Etudes hydrologiques et Ouvrages d'Art hydrauliques.

Art. 3

Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 4

Notre Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

BIJLAGE N

MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN

10 MAART 1977. — Koninklijk besluit tot instelling van een Ecologische Commissie voor de door het departement van Openbare Werken uitgevoerde grote infrastructuurwerken

Artikel 1

Bij het Ministerie van Openbare Werken wordt een Ecologische Commissie ingesteld, die belast is met :

1° het onderzoek naar de ecologische gevolgen van de door het departement van Openbare Werken ontworpen grote infrastructuurwerken;

2° het overwegen van de te treffen maatregelen voor de verbetering van de gebieden waar grote infrastructuurwerken zijn uitgevoerd.

De Commissie doet alle nuttige voorstellen terzake aan Onze Minister van Openbare Werken.

Art. 2

Tot lid van de Ecologische Commissie, worden benoemd voor een termijn van vier jaar :

De heren :

Jacques M. Pasteels, professor aan de « Université libre de Bruxelles ».
J. J. Symoens, professor aan de Vrije Universiteit Brussel.
W. De Breuck, professor aan de Rijksuniversiteit te Gent.
A. Froment, professor aan de Rijksuniversiteit te Luik.
J. Lebrun, professor aan de « Université Catholique de Louvain ».
A. F. De Bont, professor aan de Katholieke Universiteit te Leuven.
R. F. Verheyen, professor aan de Universitaire Instelling Antwerpen (U.I.A.).
L. Nef, doctor, Centrum voor Bosbiologisch Onderzoek te Bokrijk.
A. Noirfalise, professor aan de « Faculté des Sciences agronomiques de l'Etat », te Gembloux.
J. C. Micha, professor aan de « Facultés universitaires Notre-Dame de la Paix », te Namen.
A. Schmitz, landbouwkundig ingenieur bij de « Fondation universitaire luxembourgeoise ».
J. Honhon, Commissariaat-Generaal voor Toerisme.
A. Brouhier, Bestuur van Waters en Bossen.
N. Van Welden, Ordening van het Platteland.
R. Rossoux, ecoleog.
De directeur-generaal van de Stedebouw.
Het hoofd van de technische dienst van de Stedebouw, van elke taalrol.
Het hoofd van de Dienst Algemeen Beleid inzake Ruimtelijke Ordening, van elke taalrol.
De directeur van het Groenplan.
Het hoofd van de Dienst Aanplantingen van het Groenplan.
Het hoofd van de Dienst voor Topographie en Fotogrammetrie.
De directeur-generaal van Bruggen en Wegen.
Het hoofd van de Verkeerstechnische Dienst.
De directeur-generaal der Gebouwen.
Het hoofd van het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout.
De directeur-generaal der Waterwegen.
Het hoofd van het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout.
Het hoofd van de Dienst voor Hydrologisch Onderzoek en Studiedienst voor Waterbouwwerken.

Art. 3

Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

Art. 4

Onze Minister van Openbare Werken is belast met de uitvoering van dit besluit.