

N. 17

ASSEMBLEE
VOLTALLIGE VERGADERING

SEANCE DE L'APRES-MIDI
NAMIDDAGVERGADERING

SOMMAIRE :

- CONGES :
Page 378.
- PROPOSITIONS DE LOI (Prise en considération) :
Pages 378 et 401.
- COMMUNICATION :
Page 378.
Conférence internationale du Travail.
- PROJETS DE LOI (Discussion) :
- Projet de loi contenant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1979.
- Projet de loi ajustant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1978.
Discussion générale (Suite). — *Orateurs* : M. Hanin, M. Mathot, ministre des Travaux publics, M. Adriaensens, p. 379. — MM. Van Ooteghem, Moureaux, C. De Clercq, Delmotte, Maes, Egelmeers, Bataille, D'Haeyer, p. 390.
- Projet de loi ouvrant de nouveaux crédits provisoires à valoir sur les budgets de l'année budgétaire 1979.
Discussion générale. — *Orateur* : M. Paque, rapporteur, p. 383.
Vote des articles, p. 384.
- PROJETS DE LOI (Vote) :
- Projet de loi contenant le budget du ministère des Finances de l'année budgétaire 1979, p. 387.
- Projet de loi ajustant le budget du ministère des Finances de l'année budgétaire 1978, p. 387.
- Projet de loi contenant le budget des Pensions de l'année budgétaire 1979, p. 387.
- Projet de loi ajustant le budget des Pensions de l'année budgétaire 1978, p. 387.
- Projet de loi ouvrant de nouveaux crédits provisoires à valoir sur les budgets de l'année budgétaire 1979, p. 388.
- ORDRE DES TRAVAUX :
- Orateurs* : M. le Président, MM. Jorissen, Lahaye, p. 388.

INHOUDSOPGAVE :

- VERLOF :
Bladzijde 378.
- VOORSTELLEN VAN WET (Inoverwegingneming) :
Bladzijden 378 en 401.
- MEDEDELING :
Bladzijde 378.
Internationale Arbeidsconferentie.
- ONTWERPEN VAN WET (Bespreking) :
- Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1979.
- Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1978.
Algemene bespreking (Voortzetting). — *Sprekers* : de heer Hanin, de heer Mathot, minister van Openbare Werken, de heer Adriaensens, blz. 379. — De heren Van Ooteghem, Moureaux, C. De Clercq, Delmotte, Maes, Egelmeers, Bataille, D'Haeyer, blz. 390.
- Wetsontwerp waarbij nieuwe voorlopige kredieten worden geopend welke in mindering komen van de begrotingen voor het begrotingsjaar 1979.
Algemene bespreking. — *Spreker* : de heer Paque, verslaggever, blz. 383.
Stemming over de artikelen, blz. 384.
- ONTWERPEN VAN WET (Stemming) :
- Ontwerp van houdende de begroting van het ministerie van Financiën voor het begrotingsjaar 1979, blz. 387.
- Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Financiën voor het begrotingsjaar 1978, blz. 387.
- Ontwerp van wet houdende de begroting van Pensioenen voor het begrotingsjaar 1979, blz. 387.
- Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van Pensioenen voor het begrotingsjaar 1978, blz. 387.
- Wetsontwerp waarbij nieuwe voorlopige kredieten worden geopend welke in mindering komen van de begrotingen voor het begrotingsjaar 1979, blz. 388.
- REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN :
Sprekers : de Voorzitter, de heren Jorissen, Lahaye, blz. 388.

QUESTION ORALE DE MME MATHIEU-MOHIN AU MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES SUR « LE MANDAT DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE LA CONDITION DE LA FEMME » :

Orateurs : Mme Mathieu-Mohin, M. Chabert, ministre des Communications, p. 389.

INTERPELLATION (Discussion) :

Interpellation de M. J. Humblet au ministre des Communications sur « la suppression d'arrêts de trains sur diverses lignes de chemins de fer ».

Orateurs : MM. J. Humblet, Conrotte, M. Mathot, ministre des Travaux publics, M. Chabert, ministre des Communications, p. 397.

PROJETS RELEVES DE LA CADUCITE :

Page 400.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVR. MATHIEU-MOHIN AAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN OVER « HET MANDAT VAN DE CONSULTATIEVE COMMISSIE VOOR DE STATUS VAN DE VROUW » :

Sprekers : Mevr. Mathieu-Mohin, de heer Chabert, minister van Verkeerswezen, blz. 389.

INTERPELLATIE (Bespreking) :

Interpellatie van de heer J. Humblet tot de minister van Verkeerswezen over « de opheffing van stopplaatsen op verschillende spoorlijnen ».

Sprekers : de heren J. Humblet, Conrotte, de heer Mathot, minister van Openbare Werken, de heer Chabert, minister van Verkeerswezen, blz. 397.

OPNIEUW AANHANGIG GEMAAKTE ONTWERPEN :

Bladzijde 400.

PRESIDENCE DE M. BOEY, VICE-PRESIDENT
VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER BOEY, ONDERVOORZITTER

MM. Bogaerts et Mesotten, secrétaires, prennent place au bureau.
De heren Bogaerts en Mesotten, secretarissen, nemen plaats aan het bureau.

Le procès-verbal de la dernière séance est déposé sur le bureau.
De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.

La séance est ouverte à 14 heures.
De vergadering wordt geopend te 14 uur.

CONGES — VERLOF

MM. Lutgen et De Graeve, retenus par d'autres devoirs, demandent de les excuser de ne pouvoir assister à la réunion de ce jour.

Afwezig met bericht van verhindering : de heren Lutgen en De Graeve, wegens andere plichten.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving.

PROPOSITIONS DE LOI — VOORSTELLEN VAN WET

Prise en considération — Inoverwegingneming

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la discussion sur la prise en considération de propositions de loi.

Vous avez reçu la liste des différentes propositions de loi à prendre en considération, avec indication des commissions auxquelles le bureau envisage de les renvoyer.

Je prie les membres qui auraient des observations à formuler, de me les faire connaître avant la fin de la séance.

Sauf suggestion divergente, je considérerai les propositions de loi comme prises en considération et renvoyées aux commissions indiquées par le bureau.

Aan de orde is thans de bespreking over de inoverwegingneming van voorstellen van wet.

U hebt de lijst van de verschillende in overweging te nemen voorstellen van wet ontvangen, met opgave van de commissies waarnaar het bureau voornemens is ze te verwijzen.

Ik verzoek de leden, die opmerkingen mochten hebben, mij die vóór het einde van de vergadering te doen kennen.

Tenzij er afwijkende suggesties zijn, zal ik beschouwen dat die voorstellen van wet in overweging genomen zijn en verwezen naar de commissies die door het bureau zijn aangeduid.

COMMUNICATION

Conférence internationale du Travail

MEDEDELING

Internationale Arbeidsovereenkomst

M. le Président. — Par dépêche du 21 mai 1979, le ministre des Affaires étrangères transmet au Sénat le texte :

1° De la convention n° 148 et de la recommandation n° 156 concernant la protection des travailleurs contre les risques professionnels dus à la pollution de l'air, au bruit et aux vibrations sur les lieux de travail;

2° De la convention n° 149 et de la recommandation n° 156 concernant l'emploi et les conditions de travail et de vie du personnel infirmier;

adoptées par la Conférence internationale du Travail, au cours de sa 63^e session tenue à Genève du 1^{er} au 22 juin 1977.

Bij dienstbrief van 21 mei 1979, zendt de minister van Buitenlandse Zaken aan de Senaat de tekst :

1° Van het verdrag nr. 148 en van de aanbeveling nr. 156 betreffende de bescherming van werknemers tegen beroepsrisico's in het werkmilieu als gevolg van luchtverontreiniging, lawaai en trillingen;

2° Van het verdrag nr. 149 en van de aanbeveling nr. 157 betreffende tewerkstelling en arbeids- en levensomstandigheden van verplegend personeel;

aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 63^e zitting, gehouden te Genève van 1 tot 22 juni 1977.

Cette communication est conforme aux dispositions de l'article 19, §§ 5 et 6, de la constitution de l'Organisation internationale du Travail, amendée en 1946 et approuvée par le Parlement par la loi du 3 décembre 1947 (*Moniteur belge* du 3 juin 1948).

Deze mededeling is in overeenstemming met de bepalingen van artikel 19, §§ 5 en 6, van de oprichtingsakte van de Internationale Arbeids-

organisatie, geamendeerd in 1946 en door het Parlement goedgekeurd bij de wet van 3 december 1947 (*Belgisch Staatsblad* van 3 juni 1948).

Les textes des conventions et des recommandations annexés à la déclaration gouvernementale sont déposés au greffe du Sénat, où les membres peuvent en prendre connaissance.

De teksten van de verdragen en van de aanbevelingen welke bij de regeringsverklaring waren gevoegd, liggen ter inzage van de belangstellende leden op de griffie van de Senaat.

Il est donné acte de cette communication au ministre des Affaires étrangères.

Van deze mededeling wordt aan de minister van Buitenlandse Zaken akte gegeven.

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1979

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1978

Reprise de la discussion générale

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1979

ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1978

Hervatting van de algemene beraadslaging

M. le Président. — Nous reprenons la discussion des projets de loi relatifs au ministère des Travaux publics.

Wij hervatten de behandeling van de ontwerpen van wet betreffende de begroting van het ministerie van Openbare Werken.

Het woord is aan de verslaggever.

De heer De Seranno, verslaggever. — Mijnheer de Voorzitter, ik verontschuldig mij bij de collega's van de commissie voor de Openbare Werken, omdat uit niet goed begrepen zuinigheid een aantal tabellen niet als bijlage bij het verslag zijn gevoegd.

Met de goedkeuring van de voorzitter van de Senaat zullen deze bijlagen, de vergelijkende investeringsprogramma's en de functionele hergroepering van deze programma's vooralsnog worden rondgedeeld.

M. le Président. — La parole est à M. Hanin.

M. Hanin. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je tiens tout d'abord, Monsieur le Ministre, à vous présenter mes excuses car je n'ai pas pu entendre, ce matin, l'exposé que vous avez fait devant la Haute Assemblée...

M. De Seranno. — Il ne l'a pas encore fait, Monsieur Hanin.

M. Hanin. — Dans ce cas, je suis heureux de ne pas l'avoir manqué.

Il n'en reste pas moins vrai que beaucoup d'inconvénients seraient évités si les suggestions, que mon groupe et moi avons faites il y a deux ans au sujet de l'organisation des travaux, avaient été suivies. J'espère qu'un jour — c'est peut-être un rêve, une utopie — l'organisation de nos travaux sera telle que deux commissions ne siègeront pas simultanément ou encore qu'une séance publique n'aura pas lieu en même temps que les travaux d'une commission, comme c'est le cas encore en ce moment.

J'aborde immédiatement l'examen de votre budget qui, présenté à la fin du mois de mai, peut paraître sans grand intérêt, car il est en partie exécuté. Ce n'est pourtant pas tout à fait vrai car il reste plus d'un semestre à couvrir, ce qui est une part relativement importante.

D'autre part, au moment où s'élabore le budget de 1980, l'intérêt d'une discussion comme celle-ci réside autant dans l'influence qu'elle peut avoir sur la préparation du budget de l'année suivante que dans la façon dont sera exécuté le budget de l'année en cours.

Cela étant dit, la discussion des budgets fournit traditionnellement l'occasion d'examiner les grandes options de la politique ministérielle. En ce qui concerne les Travaux publics, cela me semble impossible

parce que la durée des travaux est telle qu'un budget ne couvre que l'exécution annuelle d'une partie des options beaucoup plus fondamentales prises antérieurement. En effet, ces options fondamentales se prennent au moment où l'on établit le plan quinquennal ou le programme des infrastructures prioritaires et non pas lors de l'établissement du budget. A l'occasion de la discussion du budget, il peut évidemment être intéressant de voir dans quelle mesure ce budget suit les grandes options prises antérieurement ou, au contraire, s'en écarte.

Pour ma part, je souhaiterais voir préciser certains points, déjà adoptés dès à présent.

Dans votre exposé en commission, vous avez partiellement indiqué, Monsieur le Ministre, la façon dont vous exécutiez certaines options fondamentales prises précédemment. Pourrais-je demander que cela se fasse de manière plus précise encore au moment de la présentation des budgets à venir? Une annexe au budget pourrait indiquer, chiffres à l'appui, dans quelle mesure il réalise l'exécution du plan d'infrastructures prioritaires, par exemple, ou pourquoi il s'écarte éventuellement de ce plan, soit sur les sommes globales qui y sont affectées, soit sur leur répartition.

M. De Seranno. — Il peut d'ailleurs s'agir d'options prises par un gouvernement précédent, non approuvées par le Parlement.

M. Hanin. — Oui, bien que cela ait peu d'importance, me semble-t-il, étant donné que les plans quinquennaux sont soumis à l'approbation du Parlement et qu'il faudrait qu'à l'avenir les programmes d'infrastructures prioritaires lui soient également présentés, puisque les grands choix sont faits à ce moment-là.

Aux termes de l'accord gouvernemental, il va être procédé à la réévaluation de l'ensemble du programme des investissements. Une sélection sévère sera faite en faveur des projets ayant un effet maximal sur l'emploi. Interrogé à ce sujet en commission, Monsieur le Ministre, vous avez fait observer que le problème n'était pas simple, parce qu'un tel programme ne s'improvise pas et surtout ne se réalise pas du jour au lendemain, selon le gré de la conjoncture. D'autre part, l'orientation de certains travaux en fonction des nécessités de l'emploi pourrait aller parfois à l'encontre de critères d'utilité économique. Si c'est là un problème difficile, il doit néanmoins être résolu et je serais heureux que la réévaluation prévue puisse intervenir au moment de l'élaboration du budget de 1980.

J'examinerai maintenant un aspect particulier, mais important et vaste, de la politique des travaux publics qui concerne à la fois la politique portuaire, les barrages et les voies hydrauliques. On ne peut, en effet, dissocier ces différents points, dont l'interdépendance est évidente dans la conjoncture internationale actuelle.

Aucune option claire ne s'est encore dégagée à propos de la politique portuaire. Les discussions sont toujours en cours. J'ai lu, notamment dans des journaux flamands, que de nombreuses discussions avaient lieu sur les choix à opérer, sur l'importance respective et sur la spécificité des ports d'Anvers, de Gand et de Zeebrugge.

Comme des dizaines de milliards d'investissements sont en jeu, il me paraît important que l'on nous dise exactement quel rôle spécifique devront jouer ces différents ports, s'ils seront purement et simplement concurrents ou si, au contraire, ils seront complémentaires.

D'autre part, en corrélation avec cette politique portuaire, il serait utile, me semble-t-il, de mettre au point un certain nombre de choses. Il est clair que le développement du port d'Anvers dépend, dans une certaine mesure, de l'aboutissement de nos négociations avec la Hollande. Un traité Escaut-Rhin a d'ailleurs été élaboré, traité qui, à mon avis, doit être renégocié. En effet, les négociateurs qui désiraient, et je les comprends d'ailleurs fort bien, obtenir l'accord des Hollandais sur un certain nombre de points indispensables à l'expansion du port d'Anvers, ont été tellement obnubilés par cet objectif qu'ils ont marqué leur adhésion sur des points incompatibles à la fois avec notre souveraineté nationale et avec l'intérêt de l'autre partie du pays.

Il est bien évident que lorsqu'on impose à la Belgique de fournir à la Hollande une certaine quantité d'eau de qualité déterminée, avec droit de regard chez nous et possibilité d'opposer son veto à l'installation de certaines entreprises le long de nos fleuves et de nos rivières, ce sont là des atteintes inadmissibles à notre souveraineté nationale.

Il serait de loin préférable, et pour les Flamands et pour les Wallons, de renégocier un traité qui puisse être accepté par les uns et par les autres plutôt que de signer un traité dont on sait bien qu'il est inacceptable pour une partie du pays et ce pour des raisons valables, qui ne sont pas d'opposition, mais simplement de possibilité d'expansion de sa propre économie.

A mon avis, rien ne s'y oppose. L'intérêt même de nos ports est que ce traité soit renégocié, parce qu'il vaut mieux avoir un traité que

l'on puisse appliquer plutôt qu'un traité qui reste dans les cartons sans pouvoir en sortir, uniquement parce que l'on sait qu'il va se heurter à une opposition absolue.

La négociation de cet accord est possible puisque certains objectifs des Pays-Bas ne sont pas inconciliables avec les nôtres. Il est logique, la Meuse coulant aussi dans leur pays, que les Pays-Bas désirent recevoir certaines quantités d'eau présentant des garanties de qualité. Il n'y a pas d'inconvénient majeur dans ce domaine, mais cela pose évidemment le problème des barrages qui devront être construits dans le sud-est de la Belgique et, en particulier, le problème du barrage de la Houille. Celui-ci sera, me semble-t-il, à la fois sur le plan technique, sur celui de la quantité d'eau qui pourra être retenue, sur le plan de l'écologie et des moindres inconvénients occasionnés aux riverains, le plus susceptible de résoudre nos problèmes. J'ai appris que les entreprises Franki ont commencé les travaux préliminaires au barrage de l'Ourthe, mais il est certain que celui-ci ne résoudra jamais le problème de l'étiage de la Meuse. S'il est admis que le barrage de la Houille est indispensable, il reste, bien entendu, la question de la négociation avec les autorités françaises. D'après mes renseignements, celles-ci ont quelque peu modifié leur attitude, devenue plus positive à l'heure actuelle; elles estiment, en effet, que le barrage de la Houille pourra leur apporter quelques avantages. Les Français sont, en effet, demandeurs en matière de voies hydrauliques et souhaiteraient, entre autres, que l'on accordât une priorité à la modernisation du canal du Centre, afin d'établir une bonne liaison entre la région industrielle du Hainaut et leurs ports.

Il me paraît évident qu'il s'agit là d'un élément de négociation dont on peut user afin d'obtenir, de leur part, une décision favorable en ce qui concerne le barrage de la Houille.

Si nous voulons mener de front les tractations portant sur une renégociation raisonnable du traité Escaut-Rhin, sur une négociation avec la France à propos des liaisons entre le Hainaut et les ports français et du barrage de la Houille, nous pouvons arriver à une solution qui donne satisfaction aux différentes régions.

Nous ne devons pas laisser passer cette occasion. Il faut pouvoir profiter des circonstances favorables. Je vous prie donc instamment, Monsieur le Ministre, d'entamer au plus tôt ces négociations avec, bien entendu, le concours du ministre des Affaires étrangères. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

De Voorzitter. — Dames en Heren, er zijn nog veertien sprekers ingeschreven.

Je vous propose de clôturer la liste des orateurs.

Ik stel voor de lijst van de sprekers te sluiten.

Is hiertegen geen bezwaar?

Dan is hiertoe besloten.

La parole est à M. Mathot, ministre.

M. Mathot, Ministre des Travaux publics. — Monsieur le Président, chers collègues, mon exposé liminaire sera bref. Quatorze orateurs doivent encore intervenir dans la discussion. Il me paraît donc souhaitable d'apporter ultérieurement des réponses aussi claires et aussi précises que possible aux diverses questions qui seront encore posées.

Je profite cependant de cette première intervention pour resituer toute l'importance du budget des Travaux publics dans la vie de l'Etat, tout en abordant quelques thèmes particuliers, en l'occurrence l'exécution du budget et du programme d'investissements de 1978, les grandes lignes du budget et du programme d'investissements de l'année en cours. J'évoquerai aussi quelques décisions récemment intervenues dans le domaine des travaux publics.

Je souhaite d'abord remercier M. De Seranno du rapport des travaux de votre commission qu'il a élaboré. Je serais tenté de dire que M. De Seranno est coutumier du fait; il est régulièrement rapporteur du budget des Travaux publics. Son rapport sera, je n'en doute pas, considéré par tous les membres de votre assemblée comme un outil de travail et d'information de valeur qui comporte l'analyse d'un budget très important, dont l'exécution doit être suivie avec constance. Comme l'a rappelé M. De Seranno, les résultats concrets des discussions qui ont lieu ici doivent être contrôlés au fil des ans. A cet égard, je tiens à le remercier des paroles qu'il a prononcées ce matin.

Par ailleurs, je regrette l'absence du président de la commission, M. De Bondt, qui m'a fait savoir que des raisons familiales l'empêchaient d'assister à nos travaux.

J'en viens au premier des thèmes que j'ai cités, l'exécution et l'ajustement du budget et du programme d'investissements de 1978.

Dans le feuillet d'ajustement du budget courant de 1978, le volume des crédits supplémentaires est moins élevé que celui des réductions de dépenses. Cette constatation indique bien dans quel esprit ce budget a été exécuté.

L'austérité en a été un des soucis essentiels. C'est d'autant plus vrai que la plus grande part des crédits supplémentaires sollicités a le caractère particulier de dépenses financières, c'est-à-dire qu'il s'agit de crédits destinés à supporter les charges d'intérêt d'emprunts contractés précédemment et sur l'évolution desquels on ne peut agir immédiatement.

Le volume des ajustements de crédits proposés en matière de dépenses de capital est plus considérable. Cela s'explique par le fait que l'on y trouve le début d'exécution du programme d'infrastructures prioritaires qui s'est traduit par la majoration de divers articles du budget et de l'autorisation d'emprunts de l'Intercommunale E9/E40.

Ik wil hierbij preciseren dat slechts een deel van de aldus bekomen supplementaire kredieten gebruikt kon worden door het laattijdig deblokken ervan. Wegens de bekende politieke moeilijkheden was het Parlement niet in de gelegenheid eind vorig jaar over een aanpassings-feuilleton te stemmen. Ook is er een zekere vertraging opgelopen door het niet kunnen vastleggen van een bepaald dossier, namelijk het bewuste deelkontraat IV A, eerste fase, voor de werken in de haven van Zeebrugge. De niet-gebruikte kredieten werden echter overgedragen naar 1979 volgens de geldende regels.

Quant à l'exécution du programme d'investissements de 1978 proprement dit, les résultats qui figurent dans le rapport montrent que le département a investi plus qu'il n'était prévu initialement.

Le programme initial qui, je viens de le rappeler, a été adapté par le biais du programme d'infrastructures prioritaires et majoré par là de 4 milliards 500 millions, a donc été exécuté à 102 p.c.

Quant au taux d'exécution du programme adapté, il est de 95 p.c., la différence s'expliquant exclusivement par le retard d'approbation du dossier dont je vous ai parlé précédemment.

L'important me paraît donc de pouvoir constater que le département des Travaux publics a atteint ses objectifs d'investissements — certains avaient, en cours d'année dernière, émis des doutes à ce sujet — et qu'il a ainsi participé, en proportion du volume de commandes dont la responsabilité lui incombait, au soutien de l'activité économique et de l'emploi par la demande publique.

J'ai cité à ce propos en commission les conclusions d'une étude de l'IRES de l'Université catholique de Louvain, où il est fait mention du rôle important que jouent les investissements publics dans l'évolution du produit national brut. Il n'est pas sans intérêt de le rappeler. J'y reviendrai à propos du problème de la sélectivité des investissements.

Un mot en passant, à cet égard: il s'agit d'une notion qu'il est aisé d'énoncer mais parfois malaisé d'utiliser.

On évoque souvent, à juste titre, la nécessité de petits investissements à haute intensité de main-d'œuvre. Il ne convient toutefois pas de négliger le fait que certains gros investissements, peut-être moins «intenses» en matière de main-d'œuvre, sont, par l'infrastructure qu'ils créent, importants pour la mise en valeur d'une région et doivent être appréciés en fonction de cette caractéristique. Dois-je le rappeler par ailleurs, certains investissements n'ont leur pleine rentabilité que lorsqu'ils sont complètement terminés et utilisés au maximum des possibilités, selon l'objectif pour lequel ils ont été conçus.

Après cette parenthèse, j'insiste sur le fait que le département a été, par la réalisation à près de 100 p.c. de son programme, un élément important dans le maintien conjoncturel et la lutte contre le chômage, ce qui ne signifie pas qu'il ne convient pas d'améliorer le choix de nos investissements, notamment en tenant compte de la création d'emplois. J'y reviendrai dans un instant pour indiquer ce qui a déjà été fait à ce propos.

D'une manière générale, j'espère que, cette année, le département des Travaux publics aura la même capacité d'investir totalement son programme et le même effet bénéfique sur l'ensemble de notre vie économique. Je dois cependant constater — car cela mérite l'attention de cette assemblée — que les conditions dans lesquelles s'exécutent les actions du département sont de plus en plus difficiles.

Il devient absolument impérieux et urgent que la réforme de l'Etat aboutisse et qu'à travers elle soient clarifiées les compétences des divers pouvoirs de notre pays. Il importe également qu'en fin de compte les véritables responsabilités se resituent au niveau des élus de l'ensemble de nos concitoyens. Je suis attentif à toutes les formes de pression, de contestation, à toutes les volontés de concertation.

Nous ne devons certes pas poursuivre la politique de jadis où l'on n'hésitait pas à tracer «par monts et par vaux» n'importe quelle infrastructure. Je suis conscient qu'il n'est pas indiqué de poursuivre notre action dans ce sens. Nos infrastructures doivent, en effet, s'insérer dans le contexte géographique, écologique et sociologique des régions concernées.

Je souhaiterais que chacun assume ses responsabilités et que le véritable débat ait lieu avec les responsables politiques, normalement désignés à cette fin.

Chacun doit avoir la possibilité de prendre en considération les observations légitimement formulées par l'un ou l'autre groupe de défense d'intérêts. La responsabilité doit cependant se maintenir au niveau du pouvoir politique.

Je dirai quelques mots du budget de l'année 1979.

Les normes générales fixées par le gouvernement ont été appliquées à toutes les dépenses de fonctionnement, et même les dépenses d'entretien, qui avaient connu une croissance remarquable et nécessaire de 1977 à 1978, ont été frappées par les décisions prises dans le cadre de l'assainissement des finances publiques.

Si l'on excepte les dépenses financières, dont le rythme d'évolution est particulier et incontrôlable à court terme, les crédits afférents aux dépenses courantes n'augmentent que de 6,1 p.c. par rapport à 1978. Il n'y a donc quasiment pas eu d'augmentation au-delà de la simple indexation des crédits.

Tel n'est pas le cas du programme d'investissements de l'année 1979. Sa croissance est de plus de 15 p.c. par rapport au programme initial de l'année précédente qui, je vous l'ai dit, a été majoré en cours d'année.

C'est, bien entendu, le programme d'infrastructures prioritaires qui a servi de base à l'affectation des 67 milliards 605 millions dont dispose, en 1979, le département des Travaux publics.

Le secteur routier reste, malgré une évolution qui fait apparaître une décroissance progressive — elle ne peut être que progressive si nous ne voulons pas provoquer de drames au niveau des secteurs concernés de la construction — celui auquel le plus de crédits sont consacrés. Il absorbe, en effet, 51 p.c. des investissements du département des Travaux publics contre 37 p.c. pour les voies hydrauliques qui connaissent une expansion considérable et 11 p.c. pour le secteur du bâtiment. La capacité d'investissements de ce dernier secteur est en légère régression par rapport à l'année précédente. Il faut en chercher la raison dans la modification de compétences intervenue dans ce secteur.

A ma suggestion, en effet, le gouvernement a décidé le transfert des compétences en matière de bâtiments culturels de la Régie des bâtiments et donc, du département des Travaux publics, aux ministères de la Culture. Je n'ai pas voulu, à l'égard de nos communautés culturelles, qu'un tel transfert de compétences s'opère sans transfert correspondant de crédits. C'est, à mon sens, l'attitude logique que nous devons adopter, à quelque niveau de responsabilité que nous nous situons.

Ainsi s'explique cette réduction apparente de la capacité d'investissements de la Régie des bâtiments.

Le programme d'investissements contient, tout comme en 1978, — et je réponds immédiatement à la préoccupation exprimée par M. Jean Gillet et antérieurement par M. Coppens — un volet spécial de petits travaux, qui s'élève à 1 milliard de francs. Ce volume est dicté non seulement par des impératifs budgétaires, mais aussi par les possibilités de réalisation. J'ai d'ailleurs rappelé, tout comme M. Coppens, que la préparation d'un petit dossier est malheureusement aussi longue et aussi ardue que celle de dossiers plus importants. Dès lors, la capacité d'utilisation des crédits de cette nature est forcément limitée par un certain nombre d'impératifs administratifs.

Ces travaux, comme les travaux financés à charge des crédits d'entretien, qui s'élèvent à quelque 8 milliards, offrent la caractéristique essentielle d'être particulièrement favorables à l'emploi. Nous en sommes tous, je crois, convaincus.

Le programme permet, par ailleurs, d'atteindre certains objectifs particuliers qui augmentent le confort, la qualité et la longévité des infrastructures.

Je ferai, lors de l'élaboration, déjà en cours, du programme d'investissements de 1980, un effort complémentaire dans ce sens, en vue de rencontrer les préoccupations exprimées par M. De Seranno et par divers autres orateurs, car la croissance des crédits destinés aux petits travaux et aux travaux d'entretien ne peut qu'avoir une incidence favorable sur l'emploi. Je m'efforcerai donc que ces petits travaux occupent une place plus importante encore dans le budget de 1980.

Mais j'attire votre attention sur le fait que le ministre, quel qu'il soit, est souvent tiraillé entre divers impératifs. Il est généralement d'accord pour considérer qu'il faut augmenter les crédits d'entretien, d'autant que ceux-ci ont une influence favorable sur l'emploi, mais — disons les choses comme elles sont — il lui est également demandé de toutes parts de réaliser dans le même temps le maximum de grands travaux d'investissements.

Il importe dès lors d'être conséquent. Si l'on souhaite une augmentation des crédits consacrés à l'entretien et aux petits travaux, que l'on ne critique pas le budget l'an prochain et que l'on accepte qu'il y ait, corrélativement, une certaine diminution d'autres types d'investissements ! Dans l'état actuel des choses, on ne peut avoir tout en même temps.

Je suis d'accord avec MM. Coppens et Jean Gillet qui ont insisté sur cette nécessité de renforcer le rôle conjoncturel des investissements du département des Travaux publics en réorientant une partie croissante vers des travaux susceptibles d'être réalisés par les petites et moyennes entreprises et d'occuper une main-d'œuvre abondante.

Je signale enfin que le programme d'investissements contient, comme en 1978, également un programme de 500 millions pour la construction de pistes cyclables.

Je crois pouvoir dire que l'inscription de ce montant résulte de l'action voulue par l'ensemble des parlementaires. Certes, on peut estimer que cet effort est encore insuffisant. Je trouve cependant qu'il est déjà assez significatif puisque, en 1978 et 1979, des investissements pour un milliard auront été consentis en pistes cyclables. Cet effort traduit bien une volonté ferme. Nous tenterons de l'amplifier dans le courant des années à venir en le rendant compatible avec les différents objectifs socioculturels, touristiques ou de sécurité.

Je me permets enfin d'insister pour que le projet de loi qui a été déposé à ce sujet l'an dernier soit examiné d'urgence et approuvé par le Parlement.

Une des difficultés rencontrées dans ce domaine est de caractère juridique, car le Fonds des routes n'est pas habilité à construire n'importe quel type de piste cyclable.

Il me paraît préférable de répondre à la fin du débat seulement aux divers autres intervenants. Soyez assurés, Mesdames et Messieurs, que je le ferai d'une façon très précise.

Je profite de l'occasion pour vous dire combien j'ai apprécié le fait que vous accordiez une signification considérable au budget des Travaux publics et que vous saisissiez toutes les implications qu'il peut avoir. L'intervention de M. Hanin en est une illustration. L'honorable membre a déclaré notamment que certains contacts de caractère diplomatique devaient être pris avec la plus grande prudence pour ne pas courir le risque d'un échec comme celui que nous avons subi il y a quelques années.

Je puis vous assurer, Monsieur Hanin, que je partage l'essentiel de vos observations. Je me ferai un plaisir d'y répondre de façon précise. Ma réponse sera d'ailleurs davantage une confirmation, car j'estime aussi qu'il y a possibilité de trouver un équilibre raisonnable pour notre pays dans le triptyque que vous évoquiez au cours de votre intervention.

Permettez-moi, Monsieur le Président, de parler brièvement des conséquences de l'hiver rigoureux et long que nous avons subi. Nous pouvons tous apercevoir les cicatrices qu'il a laissées dans le réseau routier. Je crois cependant que l'objectivité commande de constater que, sauf en de rares endroits, les parties récentes ou modernisées du réseau routier ont bien résisté aux assauts d'un froid peu habituel. Je le fais avec satisfaction. Cela démontre que les normes de construction sont bonnes et adaptées à notre climat.

Il y a malgré tout des dégâts, et il convient de les réparer sans perdre de temps, chose déjà entamée dans de nombreux services. L'évalue à 1 milliard 500 millions les crédits nécessaires dans le domaine des investissements. Compte tenu de la situation financière de l'Etat et de l'importance des moyens d'investissements dont dispose mon département, et que je dois reconnaître avec objectivité, j'ai annoncé en commission ma décision de ne demander aucun crédit supplémentaire pour y faire face, comme le rappelait ce matin un des intervenants.

Je compte adapter les programmes de travaux définis pour cette année pour financer ces dépenses imprévues : 10 p.c. environ des programmes autoroutiers et routiers des diverses provinces seront probablement distraits de leur affectation initiale pour être consacrés à ces travaux d'urgence impérieuse. Cela aura, bien sûr, pour conséquence de postposer quelque peu certains projets envisagés jusqu'ici, — et non pas, comme on l'a indiqué ce matin, de retarder des projets en cours — mais, dans le contexte actuel, c'est à mon sens la meilleure solution.

A côté des dégâts profonds, l'hiver a également occasionné des dégâts superficiels qui doivent être pris en charge par les crédits d'entretien. Là encore, je m'arrangerai pour éviter toute demande de crédits supplémentaires et pour absorber dans l'enveloppe financière initialement prévue le coût supplémentaire notamment des énormes quantités de sel qui ont dû être achetées. Cela n'ira pas sans difficulté, mais il faut savoir établir des priorités et je désire participer activement à l'effort d'assainissement des finances publiques que le gouvernement s'est assigné.

Ainsi je me fixe comme objectif d'effacer sur nos routes, sans faire appel à des crédits supplémentaires, toutes les conséquences de l'hiver rigoureux que nous avons connu.

Je terminerai cet exposé en commentant brièvement, Monsieur le Président, divers amendements au budget de 1979 que vous avez reçus au cours de cette séance.

Je précise immédiatement que ces amendements ont fait l'objet d'un premier examen en commission, mais que je ne les y ai pas déposés officiellement à la demande du président de la commission, parce que je ne disposais pas au moment de la discussion des signatures de M. le Premier ministre et du ministre des Finances. La commission leur a réservé un accueil favorable dans un examen auquel elle a déjà procédé.

Le premier amendement est relatif à l'article 2 du projet de loi et vise à autoriser le comptable du Service de la Meuse liégeoise à disposer d'avances de fonds d'un montant maximum de 10 millions de francs; il s'agit tout simplement d'éviter que le paiement de salaires et de cotisations de sécurité sociale ne se heurte à des difficultés.

Le deuxième amendement a trait à l'article 33.01 dont l'intitulé est le suivant: « Indemnités diverses à des tiers, devant découler de l'engagement de la responsabilité de l'Etat. » L'objet de l'amendement est double: d'une part, rétablir dans le libellé de l'article la disposition qui figurait auparavant, mais qui avait été supprimée en 1978, et qui permet de prendre en charge les dépenses de même nature afférentes à des années budgétaires antérieures.

Le second objectif est la régularisation d'une délibération récente du Conseil des ministres par laquelle on a dû se résoudre à majorer de 20 millions de francs les crédits prévus initialement.

En effet, d'importantes décisions judiciaires exécutoires immédiatement rendent ce crédit supplémentaire indispensable.

Enfin le troisième amendement modifie plusieurs articles du budget des Travaux publics qui supportaient des dépenses du Service social. Cet amendement crée par ailleurs un article nouveau qui vise à traduire budgétairement la transformation qui est intervenue dans la nature du Service social. En effet, le Service social a été transformé en ASBL par arrêté royal du 18 juillet 1978. Dès lors les dépenses qu'il effectue ne sont plus les dépenses directes de l'Etat mais des dépenses qui ont le caractère d'une subvention. C'est pourquoi un article nouveau, l'article 33.06, a été inséré.

Un crédit de 10 millions 100 000 francs y a été inscrit. Il est totalement compensé par diverses réductions des crédits des articles qui auparavant supportaient ces dépenses.

Voilà, Monsieur le Président, mes chers collègues, ce que je voulais vous dire en introduction de mon exposé au cours de ce débat. Je reviendrai ultérieurement sur une série de questions importantes qui ont été posées. Au préalable, il me paraissait utile de donner un certain éclairage au débat que vous avez entamé ce matin sur le budget du département des Travaux publics.

Je remercie encore la commission pour son excellent travail et pour la collaboration de tous ses membres, qui a toujours prévalu dans nos réunions. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Adriaensens.

De heer Adriaensens. — Mijnheer de Voorzitter, Heren Ministers, geachte collega's, voorafgaandelijk wens ik de verslaggever, collega De Seranno, van harte te feliciteren voor het zeer degelijke verslag dat hij namens de commissie voor de Openbare Werken heeft uitgebracht.

Zowel de leden van uw commissie als de minister hebben de bespreking tot het essentiële beperkt, gelet op het korte tijdsbestek dat werd toegemeten voor het onderzoek van de begroting van Openbare Werken. Het verslag is alleszins duidelijk en overzichtelijk, wat vastgesteld werd door al de collega's van de Senaat.

Mijnheer de Minister, mijn betoeg beperkt zich tot een viertal punten, die verband houden met de streek van Klein-Brabant en het Willebroekse.

Het dijkbeleid, de verbetering van de rijksweg 177 tot autoweg A12, met het probleem van de tunnel onder de Rupel, de omleiding van Willebroek en de modernisering van het zeekanaal reiken veel verder dan de grenzen van dit oostelijk gedeelte van het arrondissement Mechelen en zijn belangrijk voor heel het land.

Allereerst enkele woorden over de rijksweg 177 die in de toekomst de autoweg Brussel-Boom-Antwerpen zal worden. Ik sluit mij aan bij de opmerking van de heer De Seranno dat wij in de toekomst vooral moeten denken aan modernisering en vernieuwing van de bestaande wegen. Zulks neemt echter niet weg dat ik behoor tot degenen — en ik heb dat reeds in de Kamer gezegd toen ik nog volksvertegenwoordiger was — die menen dat de aanleg van de autowegen in België een goede zaak was en absoluut noodzakelijk om een oplossing te geven aan de verkeersproblemen van ons land.

Ik weet ook dat er enkele vergissingen werden begaan maar in het algemeen is de balans zeer positief. Ik meen tevens dat, waar het noodzakelijk is, wij deze politiek moeten voortzetten. De omvorming van de rijksweg 177 tot autoweg A12 was één van deze noodzakelijke werken.

Het verheugt mij dat voor 1979 een krediet van 892 miljoen werd ingeschreven om weer een gedeelte van deze belangrijke verkeersader tot autoweg om te bouwen.

Ik verheug mij uiteraard niet over de gang van zaken van de tunnelwerken onder de Rupel en het kanaal van Willebroek. Oorspronkelijk moesten de werken in 1975 beëindigd zijn.

Op de vraag van verschillende collega's en mijzelf hebt u in de commissie geantwoord dat als einddatum der werken het voorjaar van 1981 mag worden vooropgesteld. Wij verwachten dat deze datum streng gerespecteerd wordt. Dit is van het grootste belang omdat zonder deze tunnel de autoweg niet klaar kan komen en omdat het geheel een gemakkelijke verbinding mogelijk zal maken met de haven van Antwerpen en het Antwerpse regio.

De vertraging van deze werken is de oorzaak dat de gemeente Willebroek al vier jaar lang in de onmogelijkheid is om een terrein in de wijk Klein-Willebroek, dat nu als opspuitplaats dient voor vele tienduizenden kubieke meter zand, aan te leggen gedeeltelijk als bouwgrond, voor een ander deel als industrieterrein voor KMO's en de rest als groenzone. Ik herhaal daarom dat verdere verschuiving van de einddatum der werken onaanvaardbaar is.

Het tweede hoofdstuk dat ik behandel betreft het zeekanaal Brussel-Schelde. Een tweede schoolvoorbeeld van niet-respecteren van de originele timing is de verbreding van het kanaal van Willebroek, het zeekanaal dat Brussel tot een belangrijke haven maakt.

Uw voorgangers hebben onvoldoende kredieten ter beschikking gesteld van de NV Zeekanaal, waardoor de oorspronkelijke planning met vele jaren achterop is geraakt. De moeilijkheden zijn legio.

Te Tiselt werden bijna tien jaar op voorhand al de huizen, zowel aan de oostdijk als de westdijk, onteigend en ontruimd. Gedurende jaren leek het dat er in deze gemeente een derde wereldoorlog was geweest of de pest al de inwoners van de beide kanaaloevers had verdreven.

Dit desolaat landschap heeft jaren in deze gemeente veel kwaad bloed gezet, met een hele reeks verwensingen aan het adres van de hogere overheid. Slechts in 1979 is men begonnen met de afbraak van deze verlaten huizen, die ondertussen tot krot waren vervallen.

Mijnheer de Minister, voor de verdere voltooiing van dit enorme werk aan het zeekanaal moeten nog kredieten worden uitgetrokken. Te Hingene moet een grote sluis rechtstreeks naar de Schelde worden gebouwd, plus een nieuw stuk kanaal. De oude sluis te Willebroek dient te worden afgebroken. Het verlagen van het waterpeil van het kanaal van Zemst tot Willebroek met niet minder dan 4,5 meter zal aan beide oevers het peil van het grondwater aanzienlijk doen zakken en ecologische stoornissen veroorzaken. Voor de vervanging van bomen en struiken dienen passende maatregelen te worden getroffen door specialisten in het vak. En tot slot moet dan de verbreding komen van het vak van Willebroek tot Wintam, met afbraak van een hele reeks huizen op de oostdijk te Willebroek.

In het belang van alle oeverbewoners, maar ook in het belang van de industrie, die wacht op deze moderniseringswerken om nieuwe loskaden aan te leggen of om fabriekshallen te vergroten of te moderniseren, wens ik er bij u persoonlijk op aan te dringen dat de werken op een vlotte wijze en zonder vertraging worden afgehandeld.

Ik heb vroeger reeds de aandacht gevestigd op de zeer slechte staat van de huidige sluis te Wintam, waar het kanaal in de Rupel komt. Als deze sluis begeeft — en u weet dat dit niet denkbeeldig is — zal gedurende maanden de toegang tot het kanaal onmogelijk zijn, wat voor de haven van Brussel en de talrijke industrieën die via het kanaal bevoorrad worden of hun producten verschepen, een catastrofe betekent.

Verdere vertraging is dus uit den boze en ik hoop dat u nauwlettend zult willen toezien opdat de nodige kredieten in de komende jaren zullen uitgetrokken worden.

Het derde punt van mijn betoeg betreft de omleiding van Willebroek. Dit houdt verband met de weg Mechelen-Sint-Niklaas, die vandaag tot zevenduizend voertuigen per dag verwerkt, maar waarvoor het knelpunt onbetwistbaar gelegen is te Willebroek, waar deze belangrijke verkeersader het kanaal van Willebroek kruist. De ophaalbrug is door zeer veel chauffeurs gekend en berucht omdat men 50 pct. kans heeft er voor te staan. Er is al een brug der zuchten in Venetië. Minder eerbiedig zou men hier kunnen spreken van de brug der vloeken te Willebroek. Miljoenen werkuren zijn hier reeds verloren gegaan. Duizenden weggebruikers zien er dagelijks kostbare tijd verloren gaan en verzeilen er in ernstige verkeersopstoppingen.

De inwoners van Willebroek waren dan ook aangenaam verrast toen zij vernamen dat de huidige minister van Openbare Werken het initiatief heeft genomen om de omleiding van Willebroek te verwezenlijken.

Uw antwoord op mijn vraag, in verband met de timing, vind ik volledig terug op bladzijden 41 en 42 van het verslag.

Ik ben er mij van bewust dat bij het aanleggen van de expresweg Willebroek-Mechelen landbouwgronden en weiden moeten onteigend worden. Dit is nu eenmaal de tol die moet worden betaald wil men over goed uitgeruste wegen beschikken.

Nochtans vraag ik u, Mijnheer de Minister, de onteigeningen zo oordeelkundig en vooral zo snel mogelijk uit te voeren en een billijke onteigeningsvergoeding uit te keren, die aan de betrokkenen toelaat volledige schadeloosstelling te bekomen.

Deze omleiding zal voor het centrum van Willebroek en Blaasveld een belangrijke verlichting van de verkeersdrukte meebrengen. Niet alleen echter de Willebroekse bevolking, maar tevens vele tienduizenden chauffeurs en weggebruikers van gans het land zullen hun grote voldoening uitdrukken, als in 1982 — zoals u in uw antwoord hebt vermeld — de omleiding van Willebroek in dienst zal worden genomen.

In afwachting van deze nieuwe weg zij het mij toegestaan de aandacht te vestigen op de zeer slechte toestand van de weg Mechelen-Sint-Niklaas op de doortocht te Blaasveld. Hoewel het een provinciale weg is en het dossier uw departement niet rechtstreeks aanbelangt, verzoek ik u toch dit werk, waarvan het dossier klaar is, bij voorrang te subsidiëren.

U zult misschien opmerken, Mijnheer de Minister, dat in de streek van Willebroek en Klein-Brabant nog heel wat te doen is. Dit is inderdaad een feit, omdat gedurende vele jaren in deze streek veel te weinig investeringen werden gedaan door uw departement en uw voorgangers. Gelukkig is hierin sinds uw ambtsaanvaarding verandering gekomen. Wij zijn dankbaar voor de goede vooruitzichten en onze verwachtingen zijn hoog gespannen. Wij zullen u echter nog dankbaarder zijn als al deze plannen binnen het voorziene tijdschema zullen verwezenlijkt zijn.

Het vierde en laatste punt betreft het dijkenbeleid. Ik zal hier maar enkele woorden zeggen.

Na de zware overstromingen van 1953 die ook Klein-Brabant en de streek van Willebroek teisterden, beloofde de toenmalige minister een ernstige inspanning te doen voor de versteviging van de dijken.

In 1966, naar aanleiding van een interpellatie van kamerlid Boeykens, bevestigde minister van Openbare Werken De Saeger, dat inderdaad gedurende twaalf jaar de verbeteringswerken aan de dijken werden verwaarloosd. Hij kondigde toen het fameuze vijfjarenplan 1965-1970 van de regering-Vanden Boeynants-De Clercq aan, waardoor de dijken in die mate zouden versterkt worden dat vanaf 1971 — woorden van de heer De Saeger — geen overstromingen meer mogelijk zouden zijn.

Op 3 januari 1976, tien jaar na de fameuze verklaring van de minister, kenden wij de dijkbreuk van de Vliet en de overstroming van Ruisbroek en een gedeelte van Willebroek. Ik wens niet meer te spreken over deze overstromingsramp die ik vanaf de eerste dag aan de zijde van de toenmalige burgemeester Omer De Pauw van Ruisbroek heb meegemaakt. De bevolking was verbitterd omdat in deze streek van Klein-Brabant en Willebroek permanent overstromingsgevaar bestaat en gedurende twintig jaar geen noemenswaardige werken aan de dijken werden uitgevoerd. Gelukkig is hierin de jongste jaren verbetering gekomen. De kredieten voor dijkwerken werden dichtbij opgetrokken en nu reeds zijn er verwezenlijkingen op terrein merkbaar.

Hier kan ik de verklaring van de heer De Seranno onderstrepen die vanmorgen tijdens zijn inleiding gezegd heeft dat het van belang is wanneer een parlementair via de commissie kan vaststellen dat de suggesties die gedaan worden, weerklank vinden en de minister erop ingaat.

Niet alleen ikzelf, maar alle parlementairen die voor het dijkenbeleid zijn tussenbeide gekomen, verheugen zich vandaag over de positieve politiek die op dat gebied wordt gevoerd.

Ik kan er niet genoeg de nadruk op leggen dat nu eindelijk iets gebeurd is voor de dijken en dit door een Waals minister, daar waar jarenlang ministers uit de streek niets inzake dijkenbeleid gepresteerd hebben.

Het hoeft geen betoog, Mijnheer de Minister, dat de bevolking van Klein-Brabant en de streek van Willebroek tot Mechelen, die als het ware vlak achter de dijken woont, deze zeer grote inspanningen geweldig waardeert.

Toch had ik nog graag enkele toelichtingen bekomen voor de volgende punten :

Ten eerste, wanneer worden de werken aan de Zennedijk te Heffen voortgezet? Zij liggen momenteel stil ingevolge het faillissement van de aannemer.

Ten tweede, wanneer zullen de dijkversterkingen die Klein-Willebroek en een groot gedeelte van de omliggende streken met daarbij Ruisbroek moeten beschermen, voltooid zijn?

Ten derde, welke zijn de vooruitzichten voor de versterkingswerken aan de dijken die Heindonk en de polder van Willebroek moeten beschermen?

Mijnheer de Minister, tot slot nog dit: het versterken en verhogen van de dijken is zeer belangrijk. Nog veel belangrijker is echter het goed onderhoud, omdat anders, na verloop van tijd, uw investeringen van honderden miljoenen waardeloos zullen zijn. De diensten van de Zeeschelde en de respectievelijke polderbesturen kunnen daar een grote rol spelen als zij beschikken over voldoende kredieten voor het onderhoud en over voldoende personeel.

Tevens moeten de grootste vijanden die de dijken ondergraven, namelijk de ratten en vooral de muskusratten, bestreden worden. Het is misschien een banaal onderwerp maar het is van uitzonderlijk belang. Derhalve heb ik met genoegen vastgesteld dat via een oproep in het *Staatsblad* een reeks bestrijders van de muskusratten zullen worden aangeworven.

Oudere mensen bevestigen mij dat vroeger de ratten werden verjaagd door het getrappel van de geiten en schapen, die door de zogenaamde keuterboertjes op de dijk te grazen werden gesteld. Dat is vandaag niet meer mogelijk. Meerdere mensen beweren dat men vandaag de dijk zou moeten toegankelijk stellen voor de paarden, omdat hun hoefgetrappel de ratten op de vlucht jaagt terwijl het tevens een oplossing zou zijn voor de talrijke ruitclubs die soms moeilijk nog geschikte circuits vinden om hun sport te beoefenen.

Hoe het ook zij, naar mijn mening loont het de moeite om dit te experimenteren. Graag vernam ik hieromtrent uw bedoelingen.

Over de stormstuw te Antwerpen zal ik niet spreken, maar ik zou wel nog even willen terugkomen op het geval Ruisbroek en de vergoeding van degenen die door de overstromingen geteisterd werden. U hebt ter zake in een minimum van tijd een aanzienlijke achterstand ingelopen. Het ware nuttig zo u ons kon meedelen, Mijnheer de Minister, hoe de huidige stand van uitbetalingen is. Kunt u ons meteen ook zeggen wanneer deze volledig zullen zijn geschied?

Mijnheer de Minister, mijn besluit is kort. U hebt reeds bewezen dat u de problemen krachtdadig kunt aanpakken. U hebt de kredieten uitgetrokken die u moeten in staat stellen in de streek van Willebroek, Mechelen en Klein-Brabant een gezond dijkenbeleid te volgen en tegelijk grote infrastructuurwerken aan verschillende wegen en het zeekanaal uit te voeren.

De verwachtingen bij de bevolking zijn hoog gespannen. Zij zal u zeer dankbaar zijn indien al deze plannen in concrete realisaties worden omgezet.

Het spreekt vanzelf dat de Vlaamse Socialisten uw begroting zullen goedkeuren. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

M. le Président. — Je propose d'interrompre la discussion en cours afin de permettre au Sénat de se prononcer sur une demande de procédure d'urgence. (*Assentiment.*)

PROJET DE LOI OUVRANT DE NOUVEAUX CREDITS PROVISOIRES A VALOIR SUR LES BUDGETS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1979

Discussion générale et vote des articles

WETSONTWERP WAARBIJ NIEUWE VOORLOPIGE KREDIETEN WORDEN GEOPEND WELKE IN MINDERING KOMEN VAN DE BEGROTINGEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1979

Algemene behandeling en stemming over de artikelen

M. le Président. — La commission des Finances a examiné et adopté ce matin le projet de loi ouvrant de nouveaux crédits provisoires à valoir sur les budgets de l'année budgétaire 1979, projet qui nous a été transmis par la Chambre la semaine dernière.

De commissie voor de Financiën heeft vanmorgen onderzocht en goedgekeurd het wetsontwerp waarbij nieuwe voorlopige kredieten worden geopend welke in mindering komen van de begrotingen voor het begrotingsjaar 1979, ontwerp dat ons vorige week door de Kamer is overgezonden.

La commission propose de réserver à l'examen de ce projet le bénéfice de l'urgence.

M. Paque ferait rapport oral.

De commissie stelt voor dit ontwerp bij spoedbehandeling te bespreken.

De heer Paque zou mondeling verslag uitbrengen.

Le Sénat est-il d'accord pour ajouter ce point à l'ordre du jour de cet après-midi?

Is de Senaat ermee eens dit punt aan de agenda van hedennamiddag toe te voegen? (*Instemming.*)

Il en est ainsi décidé.

Aldus is besloten.

La discussion générale est ouverte.

De algemene beraadslaging is geopend.

La parole est à M. Paque pour développer son rapport oral.

M. Paque, rapporteur. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, la commission des Finances a consacré la séance de ce matin à l'examen de ce projet qui vise à autoriser deux nouveaux douzièmes provisoires pour le budget de 1979. De cette façon, les besoins des sept premiers mois de l'année seront couverts pour l'ensemble des crédits nationaux et des dotations culturelles, l'affectation de ces dernières étant évidemment de la compétence des conseils culturels.

L'autorisation porte uniquement sur les crédits non dissociés ainsi que sur les crédits d'ordonnancement, les crédits d'engagement, quant à eux, ayant été entièrement libérés par la loi de finances du 29 novembre 1978.

Il est à noter que pour la première fois, les crédits provisoires relatifs aux crédits régionaux sont distraits du projet qui vous est soumis et sont présentés par les présidents des exécutifs concernés.

Il y a lieu de relever une innovation dans la présentation du document. En effet, le projet est appuyé d'un tableau statistique exposant le montant total, par département, des crédits libérés depuis le début de l'année ainsi que son expression en pourcentage.

En raison de la nécessité d'assurer la continuité du fonctionnement normal des services publics, l'examen du présent projet de loi requiert le bénéfice de l'urgence.

Il a été adopté par la commission par 12 voix contre 2 et 1 abstention.

M. le Président. — Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et nous passons à l'examen des articles du projet de loi.

Vraagt niemand meer het woord in de algemene beraadslaging? Zo neen, dan verklaar ik ze voor gesloten en gaan wij over tot de behandeling van de artikelen van het ontwerp van wet.

L'article premier est ainsi rédigé :

Artikel 1. Voorlopige kredieten, welke in mindering komen van de begrotingen voor het begrotingsjaar 1979, zijn geopend ten behoeve van :

Het ministerie van Financiën, voor de Rijksschuld :

- a) Lopende uitgaven : 17 897 200 000 frank;
- b) Kapitaaluitgaven : 56 000 000 frank;
- c) Aflossingen van de Rijksschuld : 12 019 000 000 frank.

Het ministerie van Financiën, voor de Dotatiën :

- a) Lopende uitgaven : 482 400 000 frank;
- b) Kapitaaluitgaven : 13 200 000 frank.

Het ministerie van Financiën, voor de Culturele Dotaties :

- a) Lopende uitgaven : 3 008 400 000 frank;
- b) Kapitaaluitgaven :
 - Niet-gesplitste kredieten : 77 500 000 frank;
 - Ordonnanceringskredieten : 674 500 000 frank.

De Eerste minister :

- a) Lopende uitgaven : 301 500 000 frank;
- b) Kapitaaluitgaven :
 - Niet-gesplitste kredieten : 180 500 000 frank;
 - Ordonnanceringskredieten : 85 300 000 frank.

De Eerste minister, voor de Dienst van Pensioenen : 17 000 frank.

Het ministerie van Justitie :

- a) Lopende uitgaven : 3 477 900 000 frank;
- b) Kapitaaluitgaven : 27 700 000 frank.

Het ministerie van Justitie, voor de Dienst van Pensioenen : 560 000 frank.

Het ministerie van Binnenlandse Zaken :

- a) Lopende uitgaven : 18 054 000 000 frank;
- b) Kapitaaluitgaven :
 - Niet-gesplitste kredieten : 90 800 000 frank;
 - Ordonnanceringskredieten : 36 400 000 frank.

Het ministerie van Binnenlandse Zaken, voor de Dienst van Pensioenen : 100 000 frank.

Het ministerie van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking :

- a) Lopende uitgaven : 2 252 000 000 frank;
- b) Kapitaaluitgaven :
 - Niet-gesplitste kredieten : 694 000 000 frank;

Het ministerie van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking, voor de Dienst van Pensioenen : 1 100 000 frank.

Het ministerie van Landsverdediging :

- a) Lopende uitgaven :
 - Niet-gesplitste kredieten : 9 519 800 000 frank;
 - Ordonnanceringskredieten : 3 125 900 000 frank;
- b) Kapitaaluitgaven :
 - Niet-gesplitste kredieten : 166 200 000 frank;
 - Ordonnanceringskredieten : 166 200 000 frank.

Het ministerie van Landsverdediging :

Voor de Rijkswacht :

- a) Lopende uitgaven :
 - Niet-gesplitste kredieten : 1 960 200 000 frank;
 - Ordonnanceringskredieten : 3 800 000 frank;
- b) Kapitaaluitgaven :
 - Niet-gesplitste kredieten : 19 300 000 frank;
 - Ordonnanceringskredieten : 69 200 000 frank.

Voor de Dienst van Pensioenen : 100 000 frank.

Het ministerie van Economische Zaken :

- a) Lopende uitgaven :
 - Niet-gesplitste kredieten : 3 193 700 000 frank;
 - Ordonnanceringskredieten : 21 500 000 frank;
- b) Kapitaaluitgaven :
 - Niet-gesplitste kredieten : 1 126 000 000 frank;
 - Ordonnanceringskredieten : 2 600 000 frank.

Het ministerie van Economische Zaken, voor de Dienst van Pensioenen : 270 000 frank.

Het ministerie van Middenstand :

- a) Lopende uitgaven : 820 700 000 frank;
- b) Kapitaaluitgaven : 1 300 000 frank.

Het ministerie van Middenstand, voor de Dienst van Pensioenen : 2 627 700 000 frank.

Het ministerie van Landbouw :

- a) Lopende uitgaven : 941 400 000 frank;
- b) Kapitaaluitgaven :
 - Ordonnanceringskredieten : 92 300 000 frank.

Het ministerie van Landbouw, voor de Dienst van Pensioenen : 40 000 frank.

De minister van Verkeerswezen :

- a) Lopende uitgaven : 11 864 000 000 frank;
- b) Kapitaaluitgaven :
 - Niet-gesplitste kredieten : 120 000 000 frank;
 - Ordonnanceringskredieten : 2 962 800 000 frank;
- c) Aflossingen van de Rijksschuld : 250 000 000 frank.

De minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie :

- a) Lopende uitgaven : 2 840 200 000 frank;
- b) Kapitaaluitgaven : 500 000 frank.

Het ministerie van Openbare Werken :

- a) Lopende uitgaven :
 - Niet-gesplitste kredieten : 7 552 700 000 frank;
 - Ordonnanceringskredieten : 116 200 000 frank;
- b) Kapitaaluitgaven :
 - Niet-gesplitste kredieten : 2 225 800 000 frank;
 - Ordonnanceringskredieten : 3 387 100 000 frank;
- c) Aflossingen van de Rijksschuld : 22 700 000 frank.

Het ministerie van Openbare Werken, voor de Dienst van Pensioenen : 320 000 frank.

- Het ministerie van Tewerkstelling en Arbeid :
- a) Lopende uitgaven : 12 199 400 000 frank;
 - b) Kapitaaluitgaven : 2 700 000 frank.
- Het ministerie van Tewerkstelling en Arbeid, voor de Dienst van Pensioenen : 100 000 frank.
- Het ministerie van Sociale Voorzorg :
- a) Lopende uitgaven : 15 955 000 000 frank;
 - b) Kapitaaluitgaven : 900 000 frank.
- Het ministerie van Sociale Voorzorg, voor de Dienst van Pensioenen : 3 787 000 000 frank.
- Op de begroting van Nationale Opvoeding, gemeenschappelijke sector :
- De ministers van Nationale Opvoeding :
- a) Lopende uitgaven : 421 600 000 frank;
 - b) Kapitaaluitgaven :
 - Niet-gesplitste kredieten : 2 358 500 000 frank;
 - Ordonnanceringskredieten : 44 100 000 frank.
- De minister van Nationale Opvoeding, Nederlandstalig regime :
- a) Lopende uitgaven :
 1. Departement : 20 169 300 000 frank;
 2. Culturele kredieten : 347 900 000 frank;
 - b) Kapitaaluitgaven :
 1. Departement :
 - Niet-gesplitste kredieten : 224 000 000 frank;
 - Ordonnanceringskredieten : 85 900 000 frank;
 2. Culturele kredieten : 12 900 000 frank.
- De minister van Nationale Opvoeding, Franstalig regime :
- a) Lopende uitgaven :
 1. Departement : 15 305 000 000 frank;
 2. Culturele kredieten :
 - Niet-gesplitste kredieten : 196 000 000 frank;
 - Ordonnanceringskredieten : 3 800 000 frank;
 3. Duitse culturele kredieten : 2 700 000 frank;
 - b) Kapitaaluitgaven :
 1. Departement :
 - Niet-gesplitste kredieten : 252 600 000 frank;
 - Ordonnanceringskredieten : 87 500 000 frank;
 2. Culturele kredieten : 27 500 000 frank.
- Op de begroting der Gemeenschappelijke Culturele Zaken :
- De minister van de Franse Gemeenschap en de minister van de Nederlandse Gemeenschap :
- a) Lopende uitgaven : 156 800 000 frank;
 - b) Kapitaaluitgaven : 6 200 000 frank.
- Het ministerie van Nationale Opvoeding en Cultuur — Nederlandstalig regime, voor de Dienst van Pensioenen : 400 000 frank.
- Het ministerie van Nationale Opvoeding en Cultuur — Franstalig regime, voor de Dienst van Pensioenen : 400 000 frank.
- Het ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin :
- a) Lopende uitgaven : 7 324 600 000 frank;
 - b) Kapitaaluitgaven :
 - Niet-gesplitste kredieten : 724 500 000 frank;
 - Ordonnanceringskredieten : 111 700 000 frank.
- Het ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin, voor de Dienst van Pensioenen : 294 700 000 frank.
- Het ministerie van Financiën :
- a) Lopende uitgaven : 4 551 700 000 frank;
 - b) Kapitaaluitgaven :
 - Niet-gesplitste kredieten : 1 683 500 000 frank;
 - Ordonnanceringskredieten : 1 700 000 frank.
- Het ministerie van Financiën, voor de Dienst van Pensioenen : 9 986 200 000 frank.
- Article 1^{er}.** Des crédits provisoires, à valoir sur les budgets de l'année budgétaire 1979, sont ouverts, à savoir :
- Au ministère des Finances, pour la Dette publique :
- a) Dépenses courantes : 17 897 200 000 francs;
 - b) Dépenses de capital : 56 000 000 de francs;
 - c) Amortissements de la Dette publique : 12 019 000 000 de francs.
- Au ministère des Finances, pour les Dotations :
- a) Dépenses courantes : 482 400 000 francs;
 - b) Dépenses de capital : 13 200 000 francs.
- Au ministère des Finances, pour les Dotations culturelles :
- a) Dépenses courantes : 3 008 400 000 francs;
 - b) Dépenses de capital :
 - Crédits non dissociés : 77 500 000 francs;
 - Crédits d'ordonnement : 674 500 000 francs.
- Au Premier ministre :
- a) Dépenses courantes : 301 500 000 francs;
 - b) Dépenses de capital :
 - Crédits non dissociés : 180 500 000 francs;
 - Crédits d'ordonnement : 85 300 000 francs.
- Au Premier ministre, pour le Service des Pensions : 17 000 francs.
- Au ministère de la Justice :
- a) Dépenses courantes : 3 477 900 000 francs;
 - b) Dépenses de capital : 27 700 000 francs.
- Au ministère de la Justice, pour le Service des Pensions : 560 000 francs.
- Au ministère de l'Intérieur :
- a) Dépenses courantes : 18 054 000 000 de francs;
 - b) Dépenses de capital :
 - Crédits non dissociés : 90 800 000 francs;
 - Crédits d'ordonnement : 36 400 000 francs.
- Au ministère de l'Intérieur, pour le Service des Pensions : 100 000 francs.
- Au ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement :
- a) Dépenses courantes : 2 252 000 000 de francs;
 - b) Dépenses de capital :
 - Crédits non dissociés : 694 000 000 de francs.
- Au ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement, pour le Service des Pensions : 1 100 000 francs.
- Au ministère de la Défense nationale :
- a) Dépenses courantes :
 - Crédits non dissociés : 9 519 800 000 francs;
 - Crédits d'ordonnement : 3 125 900 000 francs;
 - b) Dépenses de capital :
 - Crédits non dissociés : 166 200 000 francs;
 - Crédits d'ordonnement : 166 200 000 francs.
- Au ministère de la Défense nationale :
- Pour la Gendarmerie :
- a) Dépenses courantes :
 - Crédits non dissociés : 1 960 200 000 francs;
 - Crédits d'ordonnement : 3 800 000 francs;
 - b) Dépenses de capital :
 - Crédits non dissociés : 19 300 000 francs;
 - Crédits d'ordonnement : 69 200 000 francs.
- Pour le Service des Pensions : 100 000 francs.
- Au ministère des Affaires économiques :
- a) Dépenses courantes :
 - Crédits non dissociés : 3 193 700 000 francs;
 - Crédits d'ordonnement : 21 500 000 francs;
 - b) Dépenses de capital :
 - Crédits non dissociés : 1 126 000 000 de francs;
 - Crédits d'ordonnement : 2 600 000 francs.
- Au ministère des Affaires économiques, pour le Service des Pensions : 270 000 francs.
- Au ministère des Classes moyennes :
- a) Dépenses courantes : 820 700 000 francs;
 - b) Dépenses de capital : 1 300 000 francs.
- Au ministère des Classes moyennes, pour le Service des Pensions : 2 627 700 000 francs.

Au ministère de l'Agriculture :

- a) Dépenses courantes : 941 400 000 francs;
- b) Dépenses de capital :
 - Crédits d'ordonnancement : 92 300 000 francs.

Au ministère de l'Agriculture, pour le Service des Pensions : 40 000 francs.

Au ministre des Communications :

- a) Dépenses courantes : 11 864 000 000 de francs;
- b) Dépenses de capital :
 - Crédits non dissociés : 120 000 000 de francs;
 - Crédits d'ordonnancement : 2 962 800 000 francs;
- c) Amortissements de la Dette publique : 250 000 000 de francs.

Au ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones :

- a) Dépenses courantes : 2 840 200 000 francs;
- b) Dépenses de capital : 500 000 francs.

Au ministère des Travaux publics :

- a) Dépenses courantes :
 - Crédits non dissociés : 7 552 700 000 francs;
 - Crédits d'ordonnancement : 116 200 000 francs;
- b) Dépenses de capital :
 - Crédits non dissociés : 2 225 800 000 francs;
 - Crédits d'ordonnancement : 3 387 100 000 francs;
- c) Amortissement de la Dette publique : 22 700 000 francs.

Au ministère des Travaux publics, pour le Service des Pensions : 320 000 francs.

Au ministère de l'Emploi et du Travail :

- a) Dépenses courantes : 12 199 400 000 francs;
- b) Dépenses de capital : 2 700 000 francs.

Au ministère de l'Emploi et du Travail, pour le Service des Pensions : 100 000 francs.

Au ministère de la Prévoyance sociale :

- a) Dépenses courantes : 15 955 000 000 de francs;
- b) Dépenses de capital : 900 000 francs.

Au ministère de la Prévoyance sociale, pour le Service des Pensions : 3 787 000 000 de francs.

Sur le budget de l'Education nationale, secteur commun :

Au ministres de l'Education nationale :

- a) Dépenses courantes : 421 600 000 francs;
- b) Dépenses de capital :
 - Crédits non dissociés : 2 358 500 000 francs;
 - Crédits d'ordonnancement : 44 100 000 francs.

Au ministre de l'Education nationale, régime néerlandais :

- a) Dépenses courantes :
 1. Département : 20 169 300 000 francs;
 2. Crédits culturels : 347 900 000 francs;
- b) Dépenses de capital :
 1. Département :
 - Crédits non dissociés : 224 000 000 de francs;
 - Crédits d'ordonnancement : 85 900 000 francs;
 2. Crédits culturels : 12 900 000 francs.

Au ministre de l'Education nationale, régime français :

- a) Dépenses courantes :
 1. Département : 15 305 000 000 de francs;
 2. Crédits culturels :
 - Crédits non dissociés : 196 000 000 de francs;
 - Crédits d'ordonnancement : 3 800 000 francs;
 3. Crédits culturels allemands : 2 700 000 francs;
- b) Dépenses de capital :
 1. Département :
 - Crédits non dissociés : 252 600 000 francs;
 - Crédits d'ordonnancement : 87 500 000 francs;
 2. Crédits culturels : 27 500 000 francs.

Sur le budget des Affaires culturelles communes :

Au ministre de la Communauté française et au ministre de la Communauté néerlandaise :

- a) Dépenses courantes : 156 800 000 francs;
- b) Dépenses de capital : 6 200 000 francs.

Au ministère de l'Education nationale et de la Culture — régime néerlandais, pour le Service des Pensions : 400 000 francs.

Au ministère de l'Education nationale et de la Culture — régime français, pour le Service des Pensions : 400 000 francs.

Au ministère de la Santé publique et de la Famille :

- a) Dépenses courantes : 7 324 600 000 francs;
- b) Dépenses de capital :
 - Crédit non dissociés : 724 500 000 francs;
 - Crédits d'ordonnancement : 111 700 000 francs.

Au ministère de la Santé publique et de la Famille, pour le Service des Pensions : 294 700 000 francs.

Au ministère des Finances :

- a) Dépenses courantes : 4 551 700 000 francs;
- b) Dépenses de capital :
 - Crédit non dissociés : 1 683 500 000 francs;
 - Crédits d'ordonnancement : 1 700 000 francs.

Au ministère des Finances, pour le Service des Pensions : 9 986 200 000 francs.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 2. De bij deze wet verleende voorlopige kredieten mogen niet aangewend worden tot nieuwe lopende en kapitaaluitgaven vroeger niet toegelaten door de Wetgevende Macht.

Art. 2. Les crédits provisoires alloués par la présente loi ne peuvent être affectés à des dépenses courantes et à des dépenses de capital nouvelles non autorisées antérieurement par le Législateur.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 3. Met betrekking tot het artikel 60.04.A. — Fonds voor de humanisering van de arbeidsvoorwaarden — van titel IV van de tabel gevoegd bij het begrotingsontwerp van Tewerkstelling en Arbeid voor het jaar 1979, worden nieuwe vastleggingsmachtigingen verleend tot beloop van 233 320 000 frank voor de eerste zeven maanden van 1979.

Art. 3. Des autorisations nouvelles d'engagement se rapportant à l'article 60.04.A. — Fonds d'humanisation des conditions de travail — du titre IV du tableau annexé au projet de budget de l'Emploi et du Travail pour 1979, sont accordées à concurrence de 233 320 000 francs pour les sept premiers mois de 1979.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 4. Met betrekking tot het artikel 60.01.A. — Fonds voor de economische expansie en de regionale reconversie — van titel IV van de tabel gevoegd bij de wetsontwerpen houdende de begrotingen van Economische Zaken, Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking en Landbouw voor 1979, worden, voor de eerste zeven maanden van 1979, nieuwe vastleggingsmachtigingen verleend tot beloop van :

- Economische Zaken : 1 283 260 000 frank;
- Buitenlandse Zaken : 1 749 900 000 frank;
- Landbouw : 1 365 505 000 frank.

Art. 4. Des autorisations nouvelles d'engagement se rapportant à l'article 60.01.A. — Fonds d'expansion économique et de reconversion régionale — du titre IV du tableau annexé aux projets de loi contenant les budgets des Affaires économiques, des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement et de l'Agriculture pour 1979, sont accordées pour les sept premiers mois de 1979 à concurrence de :

- Affaires économiques : 1 283 260 000 francs;
- Affaires étrangères : 1 749 900 000 francs;
- Agriculture : 1 365 505 000 francs.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 5. Het Fonds voor de bouw van ziekenhuizen en medisch-sociale inrichtingen wordt gemachtigd verbintenis aan te gaan tot het betalen, op de vervaldag, van de interest en de aflossingen binnen een termijn van ten hoogste dertig jaar van leningen door het Gemeentekrediet van België toegestaan ter vervanging van de toelagen bedoeld in artikel 6 van de wet van 6 juli 1973 tot wijziging van die van 23 december 1963 op de ziekenhuizen.

Deze verbintenissen mogen gedurende de eerste zeven maanden van 1979 slaan op een leningentotaal van ten hoogste 180 000 000 frank.

Art. 5. Le Fonds de construction d'institutions hospitalières et médico-sociales est autorisé à prendre l'engagement de payer, à l'échéance, l'intérêt et l'amortissement, dans un délai maximum de trente ans, des prêts accordés par le Crédit communal de Belgique en lieu et place des interventions prévues à l'article 6 de la loi du 6 juillet 1973 modifiant celle du 23 décembre 1963 sur les hôpitaux.

Ces engagements pourront porter pendant les sept premiers mois de 1979 sur un volume de prêts ne dépassant pas 180 000 000 de francs.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 6. De minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd namens de Staat de verbintenis aan te gaan tot het betalen op de vervaldag aan de gewestelijke en lokalen openbare besturen, van de interest en de aflossing binnen een termijn van ten hoogste dertig jaar, van leningen door het Gemeentekrediet van België toegestaan ter vervanging :

— Van de toelagen aan de ondergeschikte openbare besturen voor de uitvoering van werken die onder het hoog toezicht staan van :

1° Het ministerie van Openbare Werken;

2° Het ministerie van Justitie;

3° Het ministerie van Binnenlandse Zaken;

4° Het ministerie van Verkeerswezen;

5° Het ministerie van Nationale Opvoeding;

6° Het ministerie van de Nederlandse Gemeenschap en van het Vlaamse Gewest;

7° Het ministerie van de Franse Gemeenschap.

— Van het ten laste nemen door de Staat van de werken tot herstelling van de oorlogsschade aan de goederen noodzakelijk voor openbare dienst of voor het nastreven van een doel van algemeen nut, ter uitvoering van de wet van 6 juli 1948.

Die verbintenissen mogen gedurende de eerste zeven maanden van 1979 slaan op een leningentotaal van ten hoogste 225 000 000 frank.

Art. 6. Le ministre des Travaux publics est autorisé à prendre au nom de l'Etat, l'engagement de payer, à l'échéance, aux pouvoirs publics régionaux et locaux, l'intérêt et l'amortissement, dans un délai maximum de trente ans, des prêts accordés par le Crédit communal de Belgique en lieu et place :

— Des subventions aux administrations publiques subordonnées en faveur de l'exécution des travaux soumis au haut contrôle :

1° Du ministère des Travaux publics;

2° Du ministère de la Justice;

3° Du ministère de l'Intérieur;

4° Du ministère des Communications;

5° Du ministère de l'Education nationale;

6° Du ministère de la Communauté néerlandaise et de la Région flamande;

7° Du ministère de la Communauté française.

— De la prise en charge par l'Etat des travaux de réparation des dommages de guerre aux biens nécessaires à un service public ou à la poursuite d'une fin d'intérêt général en exécution de la loi du 6 juillet 1948.

Ces engagements pourront porter pendant les sept premiers mois de 1979 sur un volume de prêts ne dépassant pas 225 000 000 de francs.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 7. De minister van Volksgezondheid en Leefmilieu wordt ertoe gemachtigd namens de Staat, de verbintenis aan te gaan tot het betalen op de vervaldag aan de gewestelijke en lokale openbare besturen, van de interest en de aflossing binnen een termijn van ten hoogste dertig jaar van leningen door het Gemeentekrediet van België toegestaan ter vervanging van de toelagen aan de ondergeschikte besturen voor uitvoering van werken die onder zijn hoog toezicht staan.

Deze verbintenissen mogen gedurende de eerste zeven maanden van 1979 slaan op een leningentotaal van ten hoogste 114 600 000 frank.

Art. 7. Le ministre de la Santé publique et de l'Environnement est autorisé à prendre, au nom de l'Etat, l'engagement de payer, à l'échéance, aux pouvoirs publics régionaux et locaux, l'intérêt et l'amortissement, dans un délai maximum de trente ans, des prêts accordés par le Crédit communal de Belgique en lieu et place des subventions aux administrations publiques subordonnées en faveur de l'exécution des travaux soumis à son haut contrôle.

Ces engagements pourront porter pendant les sept premiers mois de 1979 sur un volume de prêts ne dépassant pas 114 600 00 francs.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 8. Elke verbintenis aan te gaan krachtens artikelen 6 en 7 van deze wet, wordt onderworpen aan het visum van de controleur der vastleggingen en aan het Rekenhof.

Vóór de tiende van iedere maand, legt de controleur der vastleggingen aan het Rekenhof een in drievoud opgemaakte lijst met de verantwoordingsstukken voor die, eensdeels, het bedrag vermeldt van de vastleggingen die tijdens de afgelopen maand geïndiceerd werden, en anderdeels, het bedrag aangeeft van de vastleggingen die geïndiceerd werden sinds het begin van het jaar.

Art. 8. Tout engagement à prendre, en vertu des articles 6 et 7 de la présente loi, est soumis au visa du contrôleur des engagements et à la Cour des comptes.

Avant le dixième de chaque mois, le contrôleur des engagements transmet à la Cour des comptes, avec les documents justificatifs, un relevé établi en trois exemplaires, mentionnant, d'une part, le montant des engagements visés au cours du mois écoulé et, d'autre part, le montant des engagements visés depuis le début de l'année.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 9. Deze wet treedt in werking op 1 juni 1979.

Art. 9. La présente loi entre en vigueur le 1^{er} juin 1979.

— Aangenomen.

Adopté.

*M. Robert Vandekerckhove
prend la présidence de l'assemblée*

M. le Président. — Il sera procédé tout à l'heure au vote de l'ensemble du projet de loi.

We stemmen straks over het ontwerp van wet in zijn geheel.

Dames en Heren, ik stel u nu voor over te gaan tot de stemmingen over de afgehandelde ontwerpen van wet. (*Instemming.*)

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN FINANCIEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1979

ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN FINANCIEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1978

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN PENSIOENEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1979

ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE BEGROTING VAN PENSIOENEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1978

Stemming

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTERE DES FINANCES DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1979

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTERE DES FINANCES DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1978

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DES PENSIONS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1979

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DES PENSIONS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1978

Vote

De Voorzitter. — Ik stel de Senaat voor één enkele stemming te houden over deze ontwerpen van wet.

Je propose au Sénat de se prononcer par un seul vote sur l'ensemble de ces projets de loi. (*Assentiment.*)

Het woord is aan de heer Vangeel voor een stemverklaring in verband met de begroting van Pensioenen.

De heer Vangeel. — Mijnheer de Voorzitter, Heren Ministers, geachte collega's, in verband met de begroting van Pensioenen wens ik te verklaren dat wij deze begroting zullen goedkeuren. Wij wensen echter tevens onze bezorgdheid uit te drukken over de financiële toestand van de pensioenstelsels zowel van de zelfstandigen als van de werknemers. Wij vragen de bijzondere aandacht van de regering voor de benarde toestand waarin deze pensioenstelsels verkeren, nu en in de onmiddellijke toekomst.

Wij zijn ook bezorgd over de uitvoering van wat in de regeringsverklaring staat betreffende de prioritaire aandacht voor sociaal zwaksten, zowel wat het gewaarborgd inkomen voor bejaarden betreft, dat 66 000 personen genieten, als wat aangaat het levensminimum voor de andere marginale groepen.

Wij vragen dat er zo spoedig mogelijk, nog in 1979, een stap wordt gedaan voor de aanpassing van de bedragen van de tegemoetkomingen aan deze sociaal zwaksten.

De heer Wyninckx. — En de welvaartvastheid voor de doorsnee-gepensioneerde? Wat u vertelt is de platste demagogie!

De Voorzitter. — Wij stemmen nu over het geheel van de ontwerpen van wet.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

122 membres sont présents.

122 leden zijn aanwezig.

94 votent oui.

94 stemmen ja.

28 votent non.

28 stemmen neen.

En conséquence, les projets de loi sont adoptés.

Derhalve zijn de ontwerpen van wet aangenomen.

Ils seront transmis à la Chambre des représentants.

Ze zullen aan de Kamer van volksvertegenwoordigers worden overgezonden.

Ont voté oui :

Hebben ja gestemd :

MM. Adriaensens, Akkermans, André, Bailly, Basecq, Bataille, Belot, Bogaerts, Busieau, Calewaert, Canipel, Carpels, Chabert, Claeys, Conrotte, Cooreman, Coppens, Croux, Cugnon, De Baere, De Clercq (Constant), Deconinck, De Kerpel, Deleeck, Delmotte, Mme De Loore-Raeymaekers, MM. Delpérée, De Rore, De Seranno, Désir, De Smeyter, le chevalier de Stexhe, Deworme, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Donnay, Dulac, le comte du Monceau de Bergendal, Egelmeers, Féaux, Fézir, Geens, Gerits, Gijs, Mme Gillet (Lucienne), M. Gillet (Roland), Mme Goor-Eyben, M. Goossens, Mme Hanquet, MM. Hostekint, Houben, Hubin, Kuylen, Lagae, Lambiotte, Lecoq, Leemans, Lindemans, Mesotten, Meunier, Moureaux, Nauwelaerts, Mme Panneels-Van Baelen, M. Paque, Paulus, Mme Pétry, MM. Piot, Poulain, Radoux, Seeuws, Smeers, Storme, Sweert, Toussaint (Théo), Mme Turf-De Munter, MM. Van Canneyt, Vandenebeele, Van den Eynden, Van den Nieuwenhuijsen, van de Put, Vanderborgh, Vangeel, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Herreweghe, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, van Waterschoot, Verbist, Vergeylen, Verleysen, Vermimmen, Windels, Wyninckx et Vandekerckhove (Robert).

Ont voté non :

Hebben neen gestemd :

M. Bascour, Mme Bernaerts-Viroux, MM. Boey, Bonmariage, Capoen, Coen, Cuvelier, Declercq (Roger), Decoster, D'Haeyer, Février, Gillet (Jean), Henrion, Mme Herman-Michielsens, MM. Jorissen, Kenens, Lahaye, Maes, Mme Mayence-Goossens, MM. Neuray, Nutkewitz, Van den Broeck, Van der Elst, Vanderpoorten, Vandersmissen, Vandezande, Van Ooteghem et Waltiel.

WETSONTWERP WAARBIJ NIEUWE VOORLOPIGE KREDIETEN WORDEN GEOPEND WELKE IN MINDERING KOMEN VAN DE BEGROTING VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1979

Stemming

PROJET DE LOI OUVRANT DE NOUVEAUX CREDITS PROVISOIRES A VALOIR SUR LES BUDGETS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1979

Vote

De Voorzitter. — Wij gaan over tot de stemming over het geheel van het ontwerp van wet betreffende de nieuwe voorlopige kredieten.

Nous passons au vote de l'ensemble du projet de loi ouvrant de nouveaux crédits provisoires.

— Il est procédé au vote nominatif de l'ensemble du projet de loi.

Er wordt tot naamstemming overgegaan over het ontwerp van wet in zijn geheel.

123 membres sont présents.

123 leden zijn aanwezig.

95 votent oui.

95 stemmen ja.

28 votent non.

28 stemmen neen.

En conséquence, le projet de loi est adopté.

Derhalve is het ontwerp van wet aangenomen.

Il sera soumis à la sanction royale.

Het zal aan de Koning ter bekrachtiging worden voorgelegd.

Ont voté oui :

Hebben ja gestemd :

MM. Adriaensens, Akkermans, André, Bailly, Basecq, Bataille, Belot, Bogaerts, Busieau, Calewaert, Canipel, Carpels, Chabert, Claeys, Conrotte, Cooreman, Coppens, Croux, Cugnon, De Baere, De Clercq (Constant), Deconinck, De Kerpel, Deleeck, Delmotte, Mme De Loore-Raeymaekers, MM. Delpérée, De Rore, De Seranno, Désir, De Smeyter, le chevalier de Stexhe, Deworme, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Donnay, Dulac, le comte du Monceau de Bergendal, Egelmeers, Féaux, Fézir, Geens, Gerits, Gijs, Mme Gillet (Lucienne), M. Gillet (Roland), Mme Goor-Eyben, M. Goossens, Mme Hanquet, MM. Hostekint, Houben, Hubin, Kuylen, Lagae, Lambiotte, Lecoq, Leemans, Lindemans, Mme Mathieu-Mohin, MM. Mesotten, Meunier, Moureaux, Nauwelaerts, Mme Panneels-Van Baelen, M. Paque, Paulus, Mme Pétry, MM. Piot, Poulain, Radoux, Seeuws, Smeers, Storme, Sweert, Toussaint (Théo), Mme Turf-De Munter, MM. Van Canneyt, Vandenebeele, Van den Eynden, Van den Nieuwenhuijsen, van de Put, Vanderborgh, Vangeel, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Herreweghe, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, van Waterschoot, Verbist, Vergeylen, Verleysen, Vermimmen, Windels, Wyninckx et Vandekerckhove (Robert).

Ont voté non :

Hebben neen gestemd :

M. Bascour, Mme Bernaerts-Viroux, MM. Boey, Bonmariage, Capoen, Coen, Cuvelier, Declercq (Roger), Decoster, D'Haeyer, Février, Gillet (Jean), Henrion, Mme Herman-Michielsens, MM. Jorissen, Kenens, Lahaye, Maes, Mme Mayence-Goossens, MM. Neuray, Nutkewitz, Van den Broeck, Van der Elst, Vanderpoorten, Vandersmissen, Vandezande, Van Ooteghem et Waltiel.

ORDRE DES TRAVAUX

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

M. le Président. — Mesdames, Messieurs, nous poursuivrons la discussion du budget des Travaux publics jusqu'à 17 heures. A ce moment, nous entendrons l'interpellation de M. Jean Humblet au ministre des Communications.

Par ailleurs, la commission du travail parlementaire propose, pour la semaine prochaine, l'ordre du jour que voici :

Mardi 29 mai 1979, à 14 heures :

Projet de loi contenant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1979 (suite de la discussion);

Projet de loi ajustant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1978 (suite de la discussion);

Projet de loi contenant le budget de l'Education nationale — régime français — de l'année budgétaire 1979;

Projet de loi ajustant le budget de l'Education nationale — régime français — de l'année budgétaire 1978;

Projet de loi contenant le budget de l'Education nationale — régime néerlandais — de l'année budgétaire 1979;

Projet de loi ajustant le budget de l'Education nationale — régime néerlandais — de l'année budgétaire 1978;

Projet de loi contenant le budget de l'Education nationale — secteur commun aux régimes français et néerlandais — de l'année budgétaire 1979;

Projet de loi ajustant le budget de l'Education nationale — secteur commun aux régimes français et néerlandais — de l'année budgétaire 1978;

Interpellation de M. R. Gillet à MM. Hoyaux et Ramaekers, ministres de l'Education nationale, sur « l'ampleur des mouvements de grève dans l'enseignement, en protestation contre le surpeuplement des classes maternelles, et la nécessité de prendre des mesures conformes aux engagements des ministres et à la déclaration gouvernementale »;

Projet de loi contenant le budget du ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement de l'année budgétaire 1979 (crédits : Commerce extérieur);

Projet de loi ajustant le budget du ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement de l'année budgétaire 1978 (crédits : Commerce extérieur).

Eventuellement : projet de loi sur le Conseil d'Etat.

Mercredi 30 mai 1979, à 14 heures, et jeudi 31 mai 1979, à 15 heures : Reprise de l'ordre du jour de la séance de mardi;

Votes;

Questions orales :

a) De M. Lahaye au Premier ministre sur « la politique en faveur des handicapés »;

b) De M. Capoen au ministre de l'Intérieur et des Réformes institutionnelles sur « l'intervention brutale de la gendarmerie de Comines »;

c) De M. Jorissen au ministre de l'Intérieur et des Réformes institutionnelles sur « les mesures que le ministre a l'intention de prendre à l'égard de certains groupes d'intimidation dans la région de Fourn »;

Interpellation de M. Cerf au ministre de la Justice sur « l'activité répressive accrue des parquets vis-à-vis des radio-amateurs ».

De commissie voor de parlementaire werkzaamheden stelt voor volgende week volgende agenda voor :

Dinsdag 29 mei 1979, te 14 uur :

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1979 (voortzetting);

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1978 (voortzetting);

Ontwerp van wet houdende de begroting van Nationale Opvoeding — Franstalig regime — voor het begrotingsjaar 1979;

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van Nationale Opvoeding — Franstalig regime — voor het begrotingsjaar 1978;

Ontwerp van wet houdende de begroting van Nationale Opvoeding — Nederlandstalig regime — voor het begrotingsjaar 1979;

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van Nationale Opvoeding — Nederlandstalig regime — voor het begrotingsjaar 1978;

Ontwerp van wet houdende de begroting van Nationale Opvoeding — gemeenschappelijke sector van de Franstalige en de Nederlandstalige regimes — voor het begrotingsjaar 1979;

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van Nationale Opvoeding — gemeenschappelijke sector van de Franstalige en de Nederlandstalige regimes — voor het begrotingsjaar 1978;

Interpellatie van de heer R. Gillet tot de heren Hoyaux en Ramaekers, ministers van Nationale Opvoeding, over « de omvang van de stakingsbeweging in het onderwijs, als protest tegen de overbevolking van de basisscholen, en de noodzaak van maatregelen in overeenstemming met de verbintenissen van de ministers en met de regeringsverklaring »;

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking voor het begrotingsjaar 1979 (kredieten : Buitenlandse Handel);

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking voor het begrotingsjaar 1978.

Eventueel het ontwerp van wet betreffende de Raad van State.

Woensdag 30 mei 1979, te 14 uur, en donderdag 31 mei 1979, te 15 uur :

Hervatting van de agenda van de vergadering van dinsdag;

Stemmingen;

Mondelinge vragen :

a) Van de heer Lahaye tot de Eerste minister over « het gehandicaptenbeleid »;

b) Van de heer Capoen aan de minister van Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen over « het brutaal optreden van de rijkswacht van Komen »;

c) Van de heer Jorissen aan de minister van Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen over « de maatregelen die de minister zinnens is te treffen ten aanzien van bepaalde intimidatiegroepen in de Voerstreek »;

Interpellatie van de heer Cerf tot de minister van Justitie over « het scherper repressief optreden van de parketten tegen radio-amateurs ».

Het woord is aan de heer Jorissen.

De heer Jorissen. — Mijnheer de Voorzitter, sta mij toe bij deze gelegenheid te protesteren, omdat ik bijna vier weken geleden een interpellatieverzoek tot de minister van Buitenlandse Zaken heb ingediend. Het zou hem blijkbaar onmogelijk zijn hierop te antwoorden, omdat hij om zo te zeggen altijd in het buitenland zou zijn. Dat schijnt logisch, maar ik heb dan toch in een telexbericht gelezen dat hij vanmorgen door de Koning werd ontvangen.

Ik vind dat de minister zijn beleid hier moet komen verantwoorden en dat hij ons geen zes tot acht weken moet laten wachten om te antwoorden wanneer wij een verzoek tot interpellatie indienen.

De Voorzitter. — De minister had voorgesteld die interpellatie te doen plaatshebben op 6 juni. Dat was voor hem de meest geschikte datum. Ik zal echter nog eens speciaal bij de minister aandringen om zo mogelijk de datum van deze interpellatie nog te vervroegen.

Het woord is aan de heer Lahaye.

De heer Lahaye. — Mijnheer de Voorzitter, hoewel de heer Jorissen niet tot mijn partij behoort, wens ik toch dat zijn interpellatie bij voorrang aan de orde zou komen. Ik hoop dat minister Simonet niet zal wachten tot de Britten en de Amerikanen over dit probleem een definitieve uitspraak hebben gedaan. De Belgen mogen hierover ook hun zeg hebben.

De Voorzitter. — Ik zal ook uw wens, Mijnheer Lahaye, die trouwens in het verslag over deze vergadering zal opgenomen worden, speciaal ter kennis brengen van de minister van Buitenlandse Zaken.

Le Sénat est-il d'accord sur cet ordre des travaux ?

Is de Senaat het eens met deze regeling van de werkzaamheden ? (Instemming.)

Dan is aldus besloten.

QUESTION ORALE DE MME MATHIEU-MOHIN AU MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES SUR « LE MANDAT DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE LA CONDITION DE LA FEMME »

MONDELINGE VRAAG VAN MEVR. MATHIEU-MOHIN AAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN OVER « HET MANDAT VAN DE CONSULTATIEVE COMMISSIE VOOR DE STATUS VAN DE VROUW »

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Mathieu au ministre des Affaires étrangères.

La parole est à Mme Mathieu.

Mme Mathieu-Mohin. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, le mandat de la commission consultative de la Condition de la Femme, créée par arrêté royal du 1^{er} avril 1975, s'est terminé le 1^{er} avril 1979.

Les réunions mensuelles de la commission sont suspendues faute de publication au *Moniteur belge* de l'arrêté royal confirmant la prolongation du mandat de la commission.

Puis-je vous demander quels sont vos projets à ce sujet et si vous envisagez de donner à cette commission un caractère plus permanent et mieux structuré ?

Vous n'ignorez pas la qualité des études accomplies au sein de la commission consultative de la Condition de la Femme : il serait regrettable que ce groupe n'obtienne pas à l'avenir davantage l'autonomie financière et des services.

M. le Président. — La parole est à M. Chabert, ministre.

M. Chabert, Ministre des Communications. — Monsieur le Président, chers collègues, le ministre des Affaires étrangères étant absent, il me prie de vous communiquer sa réponse à la question orale de Mme Mathieu.

« Je peux assurer à l'honorable membre que mon intention est de maintenir en activité la commission consultative de la Condition de la Femme créée le 1^{er} avril 1975.

» Je profite de l'occasion pour dire combien j'apprécie le travail de la commission.

» La procédure de prolongation du mandat de la commission est engagée. Je suis, à cet égard, en contact avec mes collègues de la Fonction publique et du Budget.

» J'espère que cette procédure, qui a été retardée par la récente crise ministérielle, aboutira le plus rapidement possible. »

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1979

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1978

Reprise de la discussion générale

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1979

ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1978

Hervatting van de algemene beraadslaging

M. le Président. — Nous reprenons la discussion des projets de loi relatifs au ministère des Travaux publics.

Wij hervatten de behandeling van de ontwerpen van wet betreffende de begroting van het ministerie van Openbare Werken.

Het woord is aan de heer Van Ooteghem.

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, voor een minister van Openbare Werken moet het niet gemakkelijk zijn op het juiste ogenblik de juiste beslissingen te treffen.

Ik kan mij voorstellen, Mijnheer de Minister, dat u blootstaat aan pressie uit verschillende richtingen.

Ten eerste, is er het lokaal patriotisme. Elk ondergeschikt bestuur wil op hetzelfde ogenblik alles, en dat is uiteraard niet mogelijk.

De heer Boey, ondervoorzitter, vervangt de heer Robert Vandekerckhove als voorzitter

Ten tweede, leven er in België twee volkeren die een evenwichtige spreiding van de overheidsgelden eisen.

Ten derde, zijn er sommige ambtenaren die vaak de neiging hebben om zichzelf op te blazen en werken voor te stellen om hun eigen onvervangbaarheid te illustreren.

Tenslotte zijn er de aannemers, die dure investeringen hebben gedaan die moeten renderen en die aandringen op nieuwe overheidsopdrachten.

Een minister die aan al die pressie het hoofd moet bieden, moet stevig op zijn benen staan, maar dat mag dan weer geen reden zijn om aan de belastingbetaler restaurantrekeningen voor twee miljoen frank voor te leggen en meer dan drieduizend flessen sterke drank, aperitief, champagne enz. te verbruiken, uiteraard met de steun van zijn talrijke kabinetsleden.

In een land dat in volle economische crisis leeft en waar men altijd de mond vol heeft over bezuinigingen zou de overheid ook op dat gebied de remmen moeten dichttrekken en de uitgaven voor lunches, recepties enz. tot een minimum moeten beperken.

Om de overheidsuitgaven op een oordeelkundige manier te spreiden, moet men zoeken naar objectieve criteria, die zijn: de voorzieningen van het plan, de veiligheid van de bevolking, een zo groot mogelijke tewerkstelling, het zo vlug mogelijk rendabel maken van de gedane investeringen en een evenwichtige spreiding van de investeringen over gans het land.

Als wij de uitgaven voor de zeehavens bekijken en vergelijken met het plan 1976-1980, zien wij dat de burgemeester van Gent gelijk heeft als hij protesteert tegen de stiefmoederlijke behandeling van de Gentse havens.

De haven van Zeebrugge, die een bijzondere positie bekleedt wegens haar rol in de energiebevoorrading, was in het plan goed voor 10 miljard

en kreeg meer dan 26 miljard; voor Antwerpen was 11,5 miljard voorzien, en dat bedrag is inmiddels opgelopen tot 15,5 miljard; voor de haven van Gent voorzag het plan veel minder, namelijk 3,5 miljard. Zelfs die relatief kleine investering werd lang niet bereikt. De uitgaven voor Gent blijven beperkt tot 2,216 miljard.

Voor Zeebrugge wordt het plan dus voor 262 pct. uitgevoerd, en dat is een economische noodzaak. Antwerpen krijgt 135 pct. van het streefcijfer en Gent moet zich tevredenstellen met een schamele 63 pct.

Somige mensen op uw departement schijnen niet in te zien dat Gent nog steeds de tweede Belgische haven is en de tweede graanhaven van Europa.

De eerste drie maanden van 1979 steeg de tonnenmaat van de zeeschepen met liefst 40 pct. Dit is geen toevallig conjunctuurverschijnsel, maar het gevolg van het feit dat de nieuwe vestigingen operationeel beginnen te worden. Als de huidige trend aanhoudt, zal Gent in 1979 de 18 miljoen ton bereiken en aldus Amsterdam voorbijsteken om het niveau van Bremen te bereiken.

De Gentse havenautoriteiten voeren op economisch gebied een zeer dynamische politiek en proberen — zoals u weet met succes — steeds nieuwe scheepvaartlijnen, nieuwe vestigingen en nieuwe klanten aan te trekken. Op financieel gebied voeren ze echter een zuinige en een voorzichtig politiek. Waar het kan, worden de oude dokken aangepast alvorens er nieuwe worden aangelegd.

Uw departement mag dan ook Gent niet straffen voor die zuinigheid en moet rekening houden met de werkelijke behoeften en het tewerkstellingseffect. Dit laatste is zeer reëel, vermits voor het eerst sinds 1973 te Gent weer havenarbeiders zullen worden aangeworven.

Met veel genoegen heb ik dan ook vernomen dat de bemoeiingen van de Gentse commissieleden en de boze brief van de burgemeester niet vergeefs zijn geweest en dat de nodige kredieten ter beschikking worden gesteld om de kaaimuren van de Moervaart te bouwen en de vestiging van een nieuw bedrijf mogelijk te maken.

De nationale havencommissie waar nu eindelijk, en gelukkig, een dialoog tussen de grote havens en de regering is tot stand gekomen kan een belangrijke rol spelen in een harmonische taakverdeling tussen de verschillende havens.

Ik kan dan ook niet anders dan nogmaals de woorden van collega Vergeylen betreuren die tijdens de bespreking van de begroting van Economische Zaken de rol van Gent wilde beperken tot een aan- en afvoerhaven voor de plaatselijke nijverheid.

Ten einde de gedane investeringen zo vlug mogelijk te doen renderen, zou ik nogmaals willen aandringen op meer spoed bij de werken aan het kanaal Gent-Brugge-Oostende, op de voltooiing in 1980 van de industrieweg op de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen en op het bevaarbaar maken van de Schelde over haar ganse lengte voor schepen van 1 350 ton.

Wat de veiligheid van de bevolking betreft, vraag ik uiteraard uw speciale aandacht voor de inwoners van het Scheldebekken die niet gerust zullen zijn vooraleer er overal hoge en stevige dijken zullen bestaan. U weet ook dat het overstromingsgevaar te Gent niet denkbeeldig is en ik vraag u het nodige te doen om te Gentbrugge en tussen de Leie en de ringvaart de nodige sluizen te doen bouwen.

Ook inzake veiligheid van de weggebruikers zijn er problemen. Heel wat voetgangers zijn het slachtoffer van het drukke verkeer dat door de dorpskernen raast. Ik ben dan ook de mening toegedaan dat het Wegenfonds meer en meer aandacht moet schenken aan dit probleem en zoals het in Nederland nu reeds het geval is, het doorgaand verkeer rond de bewoonde kernen moet loodsen.

U weet wellicht dat sommige deskundigen zich afvragen wat er zou gebeuren indien er ooit een tankwagen vuur zou vatten en ontploffen in de tunnel onder de Schelde te Antwerpen. Het voorgespannen beton is niet geïsoleerd tegen de hitte en zeker niet bestand tegen explosies. De gevolgen zouden dan ook catastrofaal kunnen zijn. Niet alleen de tunnel, maar ook een deel van de ring zouden in geval van explosie onder water lopen.

Er moeten dan ook dringend maatregelen worden genomen, zoals de isolatie van de muren en plafonds van de Scheldetunnel, speciale veiligheidsmaatregelen voor de doortocht van vrachtwagens met ontplofbare stoffen en uiteindelijk een alternatieve weg voor de gevaarlijke transporten, hetzij langs een nieuwe tunnel bij Liefkenshoek, hetzij langs een brug stroomafwaarts van Antwerpen.

Door de spoorvorming op de wegen en de daarmee gepaard gaande aquaplaning ontstaat een situatie die op bepaalde plaatsen levensgevaarlijk is. Denken wij maar aan het ongeval van BSP-voorzitter Van Miert die in een gracht langs de E3 terecht kwam ingevolge aquaplaning. Die spoorvorming doet zich steeds voor op het rechterrijvak van de autowegen. Zou het dan niet logisch zijn bij de aanleg of bij de herstellingen van de autowegen het rechterrijvak steviger te maken dan de andere rijvakken?

België is het land waar de hoogste last per as wordt toegelaten. Bovendien is het een publiek geheim dat die maximumgrens nog stiekem wordt overschreden. Het zijn vaak de buitenlandse vrachtwagens die de Belgische wegen stukrijden. Het zou dan ook goed zijn mochten er af en toe op weegbruggen bij wijze van steekproef controles worden gedaan.

De verslaggever, aan wie ik hulde breng voor de manier waarop hij zich van zijn taak heeft gekweten, heeft zich de moeite getroost de begroting te ventileren over Vlaanderen, Wallonië en Brussel-Hoofdstad. De cijfers liegen er niet om. Iedereen kan ze nalezen in het verslag, Vlaanderen, waar circa 60 pct. van de bevolking woont, krijgt 33 pct. van de kredieten voor de wegen, 38 pct. voor de gebouwen en 35 pct. van de uitgaven voor elektriciteit en electromechanica. Een geluk dat de bevaarbare waterlopen voor het grootste deel in Vlaanderen liggen, anders waren wij daar ook nog voor enkele miljarden tekort gedaan.

Men zal zonder twijfel argumenten aanhalen om die toestand te verklaren. Anderen zullen die argumenten weerleggen. Volgend jaar en het jaar daarop zal men dezelfde discussie opnieuw voeren en de heibel tussen de gemeenschappen zal aanzwellen tot een conflictsituatie zonder uitweg. Vroeg of laat — en liever vroeger dan wanneer het te laat is — zal men toch moeten overgaan tot de federalisering van het departement van Openbare Werken, met volledig autonome diensten voor Vlaanderen en met een centrale overkoepelende dienst die tevens bevoegd is voor Brussel-Hoofdstad.

Vlaanderen heeft bewezen dat het ook op het gebied van openbare werken die autonome opdracht aankan. De intercommunale E3, bestaande uit de Vlaamse steden en provincies, heeft veel vlugger dan het Rijk het ooit zou kunnen de E3-autoweg aangelegd en als men de bouw van de Kennedy-tunnel met die van de Rupertunnel vergelijkt, is alle verdere commentaar overbodig.

Het zou in uw bedoeling liggen, Mijnheer de Minister, het personeel van de E3 over te hevelen naar het Wegenfonds. Wat de bestaanszekerheid betreft, valt daar zeker iets voor te zeggen maar ik vraag mij af of men niet beter ineens de federalistische toer zou opgaan door het Wegenfonds te regionaliseren en van het Vlaamse Wegenfonds, samen met de E3, een Vlaamse regionale instelling te maken. De toekomst zal bewijzen dat er geen andere mogelijkheid bestaat om ook bij Openbare Werken het gemeenschapsconflict te verhinderen.

Van conflict gesproken : u kent de gevoeligheden in Vlaanderen in verband met de landbouwgronden die door de wegenbouwers worden onteigend. U weet ook dat West-Vlaanderen radicaal gekant is tegen een autoweg van Pecq naar Armentières. Sedert de autowegen ontmoetingsplaatsen worden tussen vooraanstaanden en benedeleiders zullen die gevoeligheden wel niet verminderen. U zou mij dan ook tot dank verplichten door mij mede te delen wat uw uiteindelijke beslissing is na de verzoeningsvergadering die op 16 mei werd gehouden met de bedoeling het Vlaamse en het Waalse standpunt nader tot elkaar te brengen.

Als wij de kredieten voor de onderhoudsbaggerwerken bekijken, stellen wij vast dat die steeds in stijgende lijn gaan : 1 miljard in 1975, 1,1 miljard in 1976, 1,3 miljard in 1977, 1,4 miljard in 1978 en 1,7 miljard in 1979.

Wij hebben uiteraard niets tegen die onderhoudsbaggerwerken maar wij veroorloven ons toch de vraag of het goed is dat voor dergelijke reuzesommen steeds de procedure van de onderhandse overeenkomst wordt toegepast. Wij hebben de indruk dat sommige aannemers in dit land het *perpetuum mobile* hebben uitgevonden — het financieel *perpetuum mobile* dan. Mag ik u dan ook verzoeken, Mijnheer de Minister, overal waar het enigszins mogelijk is het stelsel van de openbare aanbestedingen te willen toepassen ?

Nu wij toch handelen over waterbouwkundige werken, wens ik enkele vraagtekens te plaatsen achter de geplande stormstuw te Oosterweel.

In de commissie voor de Openbare Werken heb ik de volgende vraag gesteld : de commissie heeft een bezoek gebracht aan de stormstuw te Londen. Op dit bezoek volgde geen bespreking en tot onze verbazing lezen wij in de pers dat de minister van Openbare Werken een raamcontract heeft gesloten om een studie te maken van het project.

Waaruit bestaat die studie ? Welk type van stormstuw werd gekozen ? Zullen degenen die de studie maken ook de opdracht krijgen ?

Hierop kreeg de verslaggever volgend antwoord :

« De kalender voor de studie en de realisatie van de stormvloedkering is de volgende. De studie omvat drie fasen : eerste fase, voorstudie van mogelijke oplossingen voor de stormvloedkering. Einde voorstudie begin mei 1979. Tweede fase : studie van de varianten aangehouden uit de voorstudie. Einde van de tweede fase 1 januari 1980. Derde fase, opmaken van het ontwerp dat gekozen wordt uit de variantenstudie. Einde van de studie 1 november 1980.

De voorbereidende werker voor de uitvoering kunnen dus aangevangen begin 1981.

Voor de uitvoering moet op de bouwtijd van zeven tot acht jaar worden gerekend. »

Ik onthoud uit uw antwoord van 25 april 1979 het volgende : eerste fase, voorstudie; tweede fase, studie van de varianten; derde fase, opmaken van het eigenlijke ontwerp.

Mijnheer de Minister, vóór mij ligt het aprilnummer van het informatieblad van de Generale Bankmaatschappij van België. Op bladzijde 18 lees ik het volgende :

« Om een einde te maken aan de rampzalige overstromingen die door de Schelde worden veroorzaakt bij uitzonderlijk getij, zal stroomafwaarts van Antwerpen een reusachtige stormstuw worden gebouwd. Na onderzoek van de technische en financiële capaciteiten van de kandidaten voor de uitvoering van dit werk werd tussen minister van Openbare Werken, de heer Mathot, en een consortium van negen ondernemingen een raamcontract gesloten, ter waarde van naar raming 15 miljard Belgische frank.

De studie voor de uitwerking van het project werd toevertrouwd aan de Société de Traction et d'Electricité, terwijl de baggerwerken zullen worden uitgevoerd door de maatschappij Dredging International. De uitvoering van het electromechanische gedeelte — waarvan de kostprijs wordt geraamd op meer dan 2 miljard — zal worden verzekerd door de ondernemingen Cockerill en Boomse Metaalwerken. »

Bovendien staat er in dit tijdschrift een schema van de toekomstige installaties. Dat schema is gewoon een kopie van de Londense oplossing.

Nu vraag ik u, Mijnheer de Minister, wie houdt wie voor de gek ? Indien het bericht van de Generale Bankmaatschappij klopt, dan sluit men achter de rug van het Parlement contracten en weigert men de commissie hierover te informeren. Het gevolg is dat de holdings beter en eerder zijn ingelicht dan het Parlement.

Dit is volgens mij een zeer ernstig incident waarvoor u aan de Senaat uitleg verschuldigd bent. Die uitleg en uw antwoord op onze vragen zullen onze houding bij de stemming over uw begroting bepalen. (*Applaus op de banken van de Volksunie.*)

M. le Président. — La parole est à M. Moureaux.

M. Moureaux. — Monsieur le Président, chers collègues, je ne voudrais pas manquer de remercier, au nom de mon groupe, le ministre des Travaux publics de l'extrême patience qu'il a manifestée au cours des débats en commission, ainsi que des réponses très complètes et documentées qu'il a bien voulu fournir aux membres qui l'ont interrogé sur de nombreux problèmes très divers, soit à caractère régional, soit d'ordre plus général. Il convient aussi de souligner la qualité du travail du rapporteur, M. De Seranno, qui a eu à cœur de relater, dans un rapport complet et objectif, les discussions très approfondies que la commission du Sénat a consacrées à l'examen du budget des Travaux publics.

C'est d'ailleurs à un travail personnel de notre rapporteur que je me référerai d'abord pour évoquer la répartition régionale des investissements dans le domaine des travaux publics. A la page 18 du rapport figure un tableau qui a fait l'objet de réserves de la part du gouvernement. Il permet de conclure que, globalement, la répartition des crédits serait de 48 p.c. pour la Flandre, de 40 p.c. pour la Wallonie et de 8,2 p.c. pour Bruxelles. Si les chiffres figurant à ce tableau sont exacts, il faut constater que la part d'investissement réservée à la région de Bruxelles est, globalement, inférieure aux 8,87 p.c. résultant de la clé de répartition actuelle.

M. De Seranno. — Cette clé de répartition n'est pas applicable.

M. Moureaux. — Bien entendu, mais je m'y réfère comme élément d'appréciation.

Les chiffres repris par le rapporteur dans ce document peuvent être diversement interprétés. C'est ainsi, par exemple, qu'il a repris sous la rubrique « Bruxelles », le crédit de 1 milliard 875 millions affecté dans le budget à l'intercommunale B1, qui construit le périphérique autoroutier autour de la capitale, mais qui réalise et réalisera encore cette année de très nombreux ouvrages sur le territoire de la périphérie flamande. En conséquence, l'affectation de cette somme de 1 milliard 785 millions à la région de Bruxelles me paraît très contestable. Si l'on retirait ce montant pour l'affecter, soit aux crédits non répartis, en admettant qu'il y ait mixité, et que ce périphérique sert à la fois au Brabant wallon, à la région de Bruxelles et au Brabant flamand, soit à la Flandre puisque la plupart des ouvrages qui restent à réaliser se situent en territoire flamand, on arriverait à la conclusion — c'est le danger de l'interprétation des tableaux — que la région de Bruxelles ne reçoit en fonction de la répartition prévue que 5,2 p.c.,

alors que la région flamande bénéficierait de 51 p.c. Il me paraît donc que nous pouvons en tout cas tirer du tableau dressé par M. De Seranno la conclusion que Bruxelles n'est certainement pas avantagée dans la répartition régionale.

M. De Seranno. — Surtout si vous oubliez l'investissement pour le canal Rupel-Bruxelles et d'autres travaux.

M. Moureaux. — Surtout quand vous imputez comme avantage pour la région de Bruxelles les investissements pour la tour de la cité administrative et en déduisez que les investissements en bureaux ou en constructions de la Régie des bâtiments sont beaucoup plus importants qu'il ne conviendrait pour la capitale...

Je répète, dès lors, pour autant que de besoin, en séance publique, qu'à Bruxelles nous ne sommes pas demandeurs de nouveaux investissements en bureaux. Au contraire, nous pensons qu'il y a excédent de bureaux inoccupés et qu'il eût été souhaitable que l'Etat se préoccupât de leur occupation.

Je me réjouis d'entendre, Monsieur du Monceau, qu'il y a des candidats pour des implantations en bureaux. Je souhaite à l'intervenant bien du plaisir à propos du prix des terrains dans sa région. S'il ne les connaît pas encore, il apprendra vite les effets induits des implantations en bureaux. Nous ne sommes donc pas particulièrement demandeurs et nous aurions souhaité que l'Etat s'orientât — c'est d'ailleurs, je crois, l'intention du ministre — vers un apurement, le plus rapide possible, du stock de bureaux inoccupés dans la région bruxelloise qui est, comme chacun le sait, de 300 à 400 000 mètres carrés.

J'ajoute que nous ne souhaitons nullement, dans le cadre de la régionalisation et de la décentralisation administrative, que l'on poursuive des implantations inutiles de bureaux de l'administration centrale à Bruxelles. Il faut mettre en concordance la politique de décentralisation de l'administration vers les régions avec la politique d'investissement de la Régie des bâtiments. Ceci pour clarifier totalement notre position à cet égard.

Je voudrais maintenant passer rapidement en revue un certain nombre de problèmes. A mon sens, le budget des Travaux publics — et le ministre n'en est sans doute pas responsable — trahit l'incohérence de la politique énergétique et économique du gouvernement. En quelque sorte, cette politique est un fil d'Ariane assez commode pour l'exploration du budget.

Prenons, par exemple, le problème des routes et des autoroutes. On aperçoit rapidement — M. De Seranno l'a d'ailleurs exprimé — une tendance vers une politique quantitative plutôt que qualitative. Compte tenu de la situation économique, les investissements routiers et autoroutiers sont excessifs en nombre, mais insuffisants en qualité. Les efforts doivent porter à l'avenir vers une amélioration de la continuité du maillage. M. De Seranno a insisté sur ce point à juste titre. Il faut éviter que le trafic sur des routes larges, à deux fois deux bandes ou deux fois trois bandes, vienne buter sur un goulot d'étranglement. On sait qu'en définitive, le début d'une route s'aligne sur le goudet qui se trouve à son extrémité. La commodité apparente du trajet sur les parties aménagées n'est qu'une illusion pour les utilisateurs et, très souvent, un facteur d'accident.

J'ai dit, en manière de plaisanterie, mais ce n'en était pas une, que la Belgique avait les techniciens et ingénieurs les plus efficaces du monde. Cela a été vrai pour les chemins de fer qui ont atteint chez nous la plus grande densité du monde. Cela semble être devenu le cas en matière d'autoroutes, et je crains que nous y arrivions aussi en matière nucléaire.

Le gouvernement doit être attentif à éviter, dans la période où nous nous engageons, de lier à l'excès l'économie du pays à l'automobile. L'importance qu'a prise l'automobile dans l'économie est un facteur de rigidité très grave pour l'adaptation aux situations nouvelles. Si nos verreries, l'acier, le béton sont trop liés au maintien de l'expansion de l'automobile, cela risque de conduire notre économie vers un mode de « monoculture » excessivement sensible aux variations internationales des prix, notamment de celui du pétrole. Il est donc risqué de poursuivre, dans la situation énergétique mondiale actuelle, une politique d'encouragement à l'automobile.

Je vous ai posé, Monsieur le Ministre, une question relative à l'éclairage des routes et je dois reconnaître que la réponse que vous m'avez donnée est fort intéressante. Vous avez, d'une part, déclaré que les dépenses relatives à l'éclairage des autoroutes atteignaient un montant de 263 millions de francs — cela me paraît relativement important — mais, d'autre part, vous avez souligné que cela représentait peu de chose par rapport à la consommation électrique globale du pays, 0,27 p.c. exactement. De plus, il s'agit d'une consommation de nuit et la rigidité de la production nucléaire d'électricité — il est impossible d'arrêter brutalement les centrales, on l'a constaté en

d'autres circonstances — implique la nécessité de vendre l'électricité produite la nuit.

J'ai alors posé, un peu perfidement, la question de savoir quelle était l'importance des enseignes lumineuses dans la consommation d'électricité du pays et si l'argument avancé pour l'éclairage des routes n'était pas valable pour elles aussi. Ceci pour démontrer que certaines mesures sont, soit mal calculées, soit à l'excès démagogiques.

Le problème des barrages prouve que les questions d'énergie sont étroitement imbriquées dans votre budget. J'avais déclaré, lors de la discussion du précédent budget, que le problème des barrages était lié au nucléaire. Vous le confirmez implicitement et à la page 60 du rapport on lit : « Il est toutefois indéniable que, d'une façon générale, les centrales thermiques influencent la qualité des eaux des rivières et le débit, soit par échauffement, soit par évaporation. » Je ne lis plus que de bons auteurs pour éviter d'être contredit. (*Sourires.*) Et plus loin : « Dans le deux cas, le remède consiste, en période d'étiage, à relever le débit minimum de la rivière de façon à préserver ses caractéristiques physico-chimiques et son pouvoir auto-épurateur. »

La construction des barrages, de certains d'entre eux du moins, est donc, dans une large mesure, liée à des options qui ne dépendent pas de vous puisque, aussi bien, on nous annonce pour la rentrée — et je suppose qu'après de nombreux mois d'attente, nous serons enfin récompensés — le grand débat sur l'énergie.

En ce qui concerne les ports, Monsieur le Ministre, il est une fois de plus question d'énergie puisque, pour Zeebrugge, on justifie les grands investissements qui y sont consentis, par la nécessité de l'approvisionnement du pays en gaz naturel.

A cet égard, nous avons été amenés à vous poser certaines questions. Je n'entrerai pas dans la technicité, vous aurez l'occasion de le faire dans votre réponse.

Vous nous avez donné, à ce sujet, un certain nombre d'explications, et, après les débats en commission, nous avons pu lire dans la presse que des options avaient finalement été prises par le gouvernement. Nous voudrions voir clair, car nous savons que les associations locales et les élus locaux s'inquiètent des retombées que pourraient avoir ces projets au point de vue de l'environnement et de la qualité touristique de la côte belge.

Ces préoccupations sont, à mon sens, légitimes, non seulement dans le chef des habitants de ces régions pour qui il s'agit souvent d'un gagne-pain, mais également pour toute une série de citoyens belges qui choisissent la côte pour y passer des vacances vivifiantes. Il serait, en effet, fort regrettable que nos 60 kilomètres de côte — j'ai qualifié un jour la Meuse de poubelle nucléaire — ne deviennent, à leur tour, non une poubelle nucléaire — bien que l'idée des îles est toujours dans l'air — mais peut-être une poubelle de gaz naturel et de ses retombées inesthétiques.

Des problèmes se posent indéniablement, auxquels il faudra trouver des solutions. Reconnaissez que ces fameux docks de 40 mètres de haut, à 1 500 mètres des plages, ont de quoi inquiéter l'opinion publique !

Les investissements en la matière sont très importants puisqu'on a parlé de 6,5 milliards; 3,5 milliards pour Anvers, 0,5 milliard pour Gand, quelques poussières à gauche et à droite. L'ensemble de la politique portuaire en Belgique représente 10 milliards d'investissements annuels.

Certes, il faut investir dans les domaines vitaux pour l'avenir d'une nation, surtout en ce temps de crise que connaît l'Europe, voire le monde; mais, là comme ailleurs, il faut faire des choix. La Belgique ne peut supporter de gros investissements dans tous les domaines. Le rapport de la « Commission des Sages » envisageait des investissements de 300 à 350 milliards pour le programme nucléaire; c'est énorme. Il montrait aussi les dangers que ces investissements pouvaient représenter, sur le plan économique, pour les disponibilités sur le marché des capitaux. Il faut y rester attentif.

Lorsqu'on parle des ports, on touche inévitablement un mot de leurs artères, les voies d'eau. En commission, j'ai joué en la matière à ce qu'on appelle aux échecs, une tentative d'échec à la découverte. Je vous ai demandé de justifier l'utilité des voies d'eau et des investissements dans ce secteur.

Vous m'avez répondu que la voie d'eau était extrêmement utile et qu'il fallait continuer à investir dans ce secteur autant que par le passé. Le transport par voie d'eau, avez-vous dit, demande moins d'énergie et revient moins cher en ce qui concerne les marchandises. Vous avez confirmé ce que les chiffres prouvent, à savoir que les transports pondéreux, qui peuvent être transportés à petite vitesse, comme l'acier, les minerais, le pétrole, constituent la principale clientèle des voies d'eau.

Or, certains économistes estiment que l'Europe ne devrait plus se consacrer à la transformation au premier degré, mais à une transfor-

mation plus raffinée, ne se préoccupant plus des industries lourdes; plaçant pour la reconversion de l'acier, ils ajoutent qu'il ne faut pas encourager les canards boiteux, mais s'intéresser plutôt à la chimie fine.

De plus, le pétrole va devenir plus rare et plus cher et nous devons apprendre à nous en passer dans une certaine mesure.

Dès lors, il faudrait être cohérent et savoir vers quel type d'économie on compte nous diriger.

Si la Belgique continue à avoir une industrie sidérurgique, ce qui me paraît souhaitable, votre option est bonne.

M. Mathot, Ministre des Travaux publics. — On a beau plaider pour la reconversion, il est important, pour diverses raisons, d'essayer de stabiliser ce qui existe encore. Je ne discute pas l'option que vous formulez, mais peut-on imaginer que, dans les dix prochaines années, on puisse assister, impuissant, dans certaines régions du pays, à la disparition de la sidérurgie ?

En ce qui concerne le pétrole, vous avez raison : Nous devons réaliser des économies, notamment en l'utilisant non plus comme simple carburant mais de manière plus efficace, à des fins industrielles plus nobles.

Mais il s'agit là d'une évolution à long terme.

Je voudrais formuler une dernière observation en ce qui concerne les voies d'eau. Quand je vois nos puissants voisins effectuer des liaisons Rhin-Danube ou joindre la Méditerranée et l'Atlantique par des canaux importants, j'estime que la Belgique ne peut abandonner son effort, qui met les différentes régions du pays en communication avec la mer.

On ne peut affirmer que les ports présentent un avantage important pour notre économie — comme je le crois profondément — sans essayer d'irriguer l'ensemble du territoire, au départ de ces ports, par l'intermédiaire de voies d'eau. C'est l'intérêt économique national qui serait sacrifié dans cette affaire !

M. Moureaux. — Pas du tout !

Je suis très heureux de votre intervention, car je partage votre orientation. Vous avez admirablement fait la transition avec ce que je comptais dire pour terminer.

Je vous approuve lorsque vous dites qu'il faut continuer à investir dans les voies d'eau parce que, tôt ou tard, nous devons faire des économies et que le transport par voie d'eau est six fois moins coûteux en énergie que le transport routier. Mais, dès lors, le programme routier actuel me paraît anormal dans la situation que vous décrivez. Sans doute est-il trop tard pour le modifier pour cette année, mais — et c'est là que je voulais boucler la boucle — votre budget, à mon sens, n'est plus fondé dans son orientation. Par ailleurs, il présente une progression excessive par rapport à d'autres. Je vous le dis aimablement, le fait que vous puissiez vous vanter d'assurer une progression de 8 à 15 p.c. des investissements sur l'exercice antérieur, nous laisse quelque amertume. Si nous examinons le budget de l'Education nationale, qui viendra en discussion la semaine prochaine, où la progression budgétaire a été limitée par le « Comité de la hache » à 3,5 p.c. par rapport à l'exercice précédent, nous sommes inquiets de l'orientation des investissements.

Vous me répondez qu'elle traduit la volonté de maintenir l'emploi et d'investir dans des entreprises en difficulté. Cependant, la route et le béton ne constituent pas des domaines à haute quantité d'emplois qualifiés. Aussi, vous ne contribuez pas grandement à maintenir l'emploi et, en fait, il y aurait possibilité d'utiliser les mêmes entreprises pour construire des locaux scolaires dont certaines régions ont un besoin urgent plutôt que de poursuivre l'exécution de programmes autoroutiers abusifs.

J'en viens à la question que je veux vous soumettre. Il conviendrait d'essayer de nous dégager de ce que j'appellerai le *lobby* routier ou automobile, car son influence en Belgique est excessive; elle va à contre-courant des évolutions courageuses et nécessaires de notre société de demain.

Monsieur le Ministre, votre budget et la manière dont vous le gérez comportent des aspects positifs. Il conviendrait — cela nécessite le courage de renoncer à un certain nombre de commodités — de réorienter vos investissements. Ceux-ci sont de l'ordre de 34 milliards pour les routes, dont 13 pour les autoroutes, contre 25 milliards pour les voies hydrauliques et 6 milliards pour les bâtiments. La simple consultation des tableaux du budget montre qu'au regard de la progression proportionnelle des investissements hydrauliques et routiers, à la faveur de ce que M. Claes appelle les *golden sixties*, on a exagéré les dépenses au bénéfice de l'automobile dans ce pays. Il est probable que ceci correspond à une certaine demande démagogique d'une partie de l'opinion. Il conviendrait d'avoir le courage — et

ceci est le devoir des gouvernants — de renverser cette politique dans l'intérêt même de nos enfants. (*Applaudissements sur certains bancs de la majorité.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Constant De Clercq.

De heer C. De Clercq. — Mijnheer de Voorzitter, geachte collega's, wat het probleem van de Rupeltunnel betreft, wil ik enkel verwijzen naar mijn parlementaire vraag die derwijze gedetailleerd is opgesteld dat dat van de minister de kans geven even gedetailleerd te antwoorden.

Ten tweede, wil ik hier de kritiek van de hand wijzen die door de heer Adriaensens zoeven werd uitgebracht naar aanleiding van het dijk- en waterbeleid van minister De Saeger. Ik heb maar één antwoord : Klein-Brabant weet wel beter.

Verder heb ik het woord gevraagd, Mijnheer de Minister, om uw aandacht te vragen voor twee problemen die mijn collega Adriaensens eveneens heeft behandeld, maar die ik anders zou willen belichten.

Ten eerste, wil ik het hebben over de moderniseringswerken langs het zeekanaal van Brussel.

Het vijfjarenplan (periode 1980-1985) ingediend bij het ministerie van Openbare Werken stelt het beëindigen van de moderniseringswerken langs het zeekanaal van Brussel tot aan de Schelde in uitzicht.

Gedurende de drie volgende jaren, te beginnen vanaf 1980, zullen nieuwe kaaimuren tussen Kapelle-op-den-Bos en Tiselt worden gebouwd, de bestaande baanbrug van Tiselt aangepast en oeververdedigingen langs het tweede pand gebouwd om de omlegging rondom de oude sluizen van Willebroek te verzekeren.

Met een reeks kunstwerken werd in 1970 aangevangen, namelijk met de bouw van de pompstations van de Vliet, Zielbeek en Appeldonkbeek te Ruisbroek-Sauvegarde en Willebroek, die het graven van de nieuwe kanaalstrook, welke de Schelde vervoegt, voorbereiden. Zij werden in 1978 voortgezet met het in aanbesteding stellen van het afwaartse hoofd van de nieuwe sluis te Hingene die toegang zal verlenen tot de stroom. Vanaf 1979 zal een tweede aanbesteding voor ditzelfde kunstwerk volgen. Tenslotte wordt ook de nieuwe kanaalberm tussen Hellegat en Hingene uitgewerkt.

Als ik deze opsomming van de ontwikkeling en uitvoering van het moderniseringsplan schets, is het met de bedoeling te stellen dat mede met de belangen van de scheepvaart die hier worden beoogd, ook duidelijk twee andere doelstellingen tegelijkertijd dienen te worden gerealiseerd, met name :

1. De tewerkstelling;
2. Het leefmilieu.

Wat de tewerkstelling betreft, zou het onaanvaardbaar zijn dat niet tegelijkertijd op een zeer belangrijke wijze de industriële vestiging wordt beoogd en mogelijk gemaakt onder meer door het aanleggen van diverse industriële zoneringen. Tevens dient men te zorgen voor een uitrusting inzake wegen en spoorwegen, alsmede voor de passende nutsvoorzieningen.

Deze opdracht is des te belangrijker wat de streek Tiselt-Willebroek betreft, gelet op het feit dat er een industriële teruggang is, dat de problemen niet alleen stagneren, maar naar mijn oordeel in de toekomst nog zullen verzwaren. Bij deze industriële zonering dient ook aandacht te worden besteed aan de verschillende categorieën van industrieën, gaande van de kleine en middelgrote ondernemingen tot belangrijke industriële vestigingen.

Ook voor de streek van Klein-Brabant is de industriële vestiging zeer belangrijk, mede gegeven het feit van de aangroei van de actieve bevolking, de pendelbeweging, de uitstoting uit de landbouw en de teruggang van bepaalde industriële sectoren.

Een tweede probleem dat tegelijkertijd moet worden geformuleerd en beantwoord is dit van het leefmilieu.

Bij de realisatie van een project zoals ik daarnet heb geschetst, zou moeten worden gedacht aan het ruimtelijk welzijn, met andere woorden, het geheel van de omgeving van het vernieuwde kanaal en de verscheidene stedenbouwkundige zoneringen moet worden gescreend door streven naar ruimtelijk welzijn wat, onder andere, moet inhouden de zorg om de ruimten en het groen. Dit alles moet worden gezien in verhouding tot de mens en de gemeenschap die daar leeft en werkt en er zich moet kunnen ontplooiën.

Wij wensen dit probleem nu te stellen opdat wij in onze streek niet meer willen herhaald zien de zeer nefaste gevolgen die wij sedert jaren kennen omdat men indertijd een industriële vestiging heeft tot stand gebracht zonder rekening te houden met de meest elementaire voorwaarden waaraan dient voldaan te worden ten aanzien van het leefmilieu. De uitvoering van moderniseringswerken moet geschieden rekening houdend én met de tewerkstelling én met het leefmilieu. Wij pleiten derhalve voor een heroriëntering naar de tewerkstelling en naar het humane toe.

Een tweede aandachtspunt in mijn uiteenzetting is het probleem van de ring rond Willebroek.

Sedert geruime tijd is er beroering ontstaan naar aanleiding van bepaalde plannen en van opmetingen die reeds zijn geschied met het oog op de aanleg van een expresweg Breendonk-Mechelen.

De werkgroep « ruimtelijk welzijn Willebroek » die opgericht is binnen de vereniging zonder winstbejag Centrum voor vorming Willebroek, heeft gedurende vele maanden een grondig onderzoek verricht naar de noodzaak van een nieuwe expresweg tussen Breendonk en Mechelen lopende langs de deelgemeenten Tisselt en Willebroek. Hierbij werden zowel de betrokken inwoners als diverse deskundigen geraadpleegd. Ik ben zo vrij de resultaten van deze studie hier mee te delen als een alternatief voorstel.

Ten eerste, wordt voorgesteld de expresweg te beperken tot de ring rond Willebroek.

Het laat geen twijfel dat het doorgaand verkeer op de huidige weg Breendonk-Mechelen in belangrijke mate het ruimtelijk welzijn van de dorpskernen Willebroek en Blaasveld schaadt. Het grote gevaar op ongevallen — dagelijks dienen honderden kinderen deze weg te kruisen op de spitsuren —, en de aantasting van het leefmilieu, lawaaihinder, vormen reeds voldoende redenen om het doorgaand verkeer definitief uit deze dorpskernen te bannen. Ook verkeerstechnisch en economisch verdient het aanbeveling om deze tijd- en energiecostende doortocht te vervangen door een aangepaste omleidingsweg.

Specialisten uit deze werkgroep hebben berekend dat het loonverlies veroorzaakt door het wachten voor de kanaalbrug kan worden geraamd op 150 miljoen per jaar. Dit bedrag is gesteund op 60 man-uur per dag om het technisch uit te drukken.

Derhalve stelt de werkgroep de aanleg van een ring rond Willebroek voor als een dringende noodzaak zowel om verkeerstechnische redenen als om redenen van ruimtelijk welzijn.

De werkgroep stelt echter dat de aanleg van een nieuwe expresweg tussen Blaasveld en Mechelen volledig zinloos en geldverkwistend is, althans zoals hij op het gewestplan-Mechelen voorkomt. De aanleg van een nieuwe weg naast een bestaande rijweg heeft maar zin indien deze laatste overbelast is of wanneer deze een ernstig risico inhoudt voor de weggebruikers en de omwonenden of als door de splitsing aanzienlijke tijdwinst wordt geboekt.

Aan geen enkele van deze drie criteria wordt voldaan. De huidige verkeersbezetting omvat 7 000 voertuigen per dag, zodat de bestaande weg met zijn vluchtstrook ruimschoots voldoende is om dit verkeer probleemloos te verwerken. Het wegprofiel en het wegdek zijn volledig aan de normale snelheid aangepast en vormen geen gevaar, zelfs niet bij snelheden van 120 kilometer per uur. Aangezien de schaarse woningbouw op voldoende afstand van de weg werd opgericht vormt dit geen enkel probleem.

Zelfs indien de gemiddelde snelheid van 80 naar 120 kilometer per uur zou worden opgetrokken door de bouw van een nieuwe weg betekent dit exact een tijdwinst van 90 seconden voor het ganse traject.

De werkgroep stelt vast dat, mocht het ooit noodzakelijk blijken, de bestaande weg zelf probleemloos tot twee rijvakken kan omgebouwd worden zonder een te groot aantal ontegeningskosten.

Derhalve is het onverantwoord om een nieuwe weg doorheen landbouwgronden aan te leggen en aldus volledig zinloos geld uit te geven en het landbouwbestand grondig te verknopen.

Om dezelfde redenen is de geplande weg op het grondgebied Breendonk-Puurs eveneens niet verantwoord.

Wat de ring om Willebroek betreft, heeft de werkgroep meerdere oplossingen onderzocht. Uiteindelijk is echter gebleken dat de inplanting tussen de deelgemeenten Tisselt en Willebroek de minste nadelen bood, mits een grondige herziening van het tracé op het gewestplan. Immers, het huidige tracé loopt dwars door rijke tuinbouwgronden en betekent bij uitvoeren de dood van ten minste zes leefbare bedrijven. Derhalve werd naar een oplossing gezocht die deze gronden uitspaart en tevens geen enkele ontegening van woningen met zich brengt.

Het vak Breendonkstraat-Kanaal wordt meer noordelijk gelegd. Het vak Kanaal-Blaasveldstraat wordt naar het zuiden verschoven en het vak Blaasveldstraat-Mechelsesteenweg wordt in een wijde bocht gelegd. Dit stuk loopt over landbouwarme weilanden.

Deze oplossing spaart alle rijke land- en tuinbouwgronden en maakt de totale weglengte nog korter.

Wat het wegprofiel betreft, opteert de kwestieuze werkgroep voor een weg met tweemaal twee rijvakken van ieder 3,5 meter breed, zoals op autowegen.

De wegconstructie dient volgens de werkgroep volledig in open viaductvorm te worden aangelegd. Op deze wijze worden negen hinderlijke verkeerskruispunten uitgeschakeld en legt men geen geografische

scheidingslijn tussen Tisselt en Willebroek, gemeenten die sedert 1 januari 1977 gefusioneerd zijn. Het belangrijkste voordeel van deze viaductbouw is dat men minder grond in beslag neemt en geen enkel landbouwbedrijf schade toebrengt. Men kan immers zonder moeilijkheden alle weilanden blijven bewerken en blijven bereiken. De kostprijs van deze oplossing raamt de werkgroep 15 pct. hoger dan een gelijkgrondse weg over hetzelfde traject. Deze prijs weegt echter niet op tegen de hogere veiligheid en het behoud van de landbouw.

De werkgroep meent dat deze studie tot de meest logische en economisch meest verantwoorde oplossing voert. Zij is het resultaat van een grondig onderzoek waarin de land- en tuinbouwersorganisaties, de bewoners van de betrokken gebieden en gekwalificeerde technici van wegebouw inspraak hadden.

Het Centrum voor vorming, de werkgroep in kwestie, wenst dan ook deze studie aan de overheid voor te stellen. De voorgelegde studie dient beslist als een positieve bijdrage te worden beschouwd in deze welzijnsgerichte gemeenschap.

Ik zou derhalve de heer minister allereerst willen vragen in hoeverre het tracé van het gewestplan-Mechelen reeds werd uitgevoerd. Ik heb wel nota genomen van verklaringen van de minister dienaangaande die in het verslag van de heer De Seranno zijn opgenomen. Vervolgens, waarom er geen raadpleging met de plaatselijke bevolking werd gehouden, in het bijzonder met de land- en tuinbouwers. Voorts zou ik de minister dank weten, aangezien het voorgestelde plan steunt op een breed overleg en zowel economisch als ecologisch als het meest rendabel voorkomt, als hij dit plan voor overleg zou willen overmaken aan de geïnteresseerde gemeentebesturen van Mechelen, Willebroek en Puurs. Tenslotte, zou ik willen weten of de heer minister mij kan verklaren welke de juiste kosten zijn van de nieuwe weg — er is wel een planning in het verslag van de heer De Seranno — en welke de motiveringen geweest zijn om tot de inplanting van dit tracé te komen.

Mijnheer de Minister, ik ben zo vrij u dit plan voor verdere studie nu te overhandigen. *(Applaus op de banken van de meerderheid.)*

M. le Président. — La parole est à M. Delmotte.

M. Delmotte. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Mesdames, Messieurs, déférant au souhait exprimé par M. le président, j'omettraï volontairement de mon propos les problèmes qui ont déjà retenu, à cette tribune, l'attention de certains collègues, à quelque famille politique qu'ils appartiennent.

Je me limiterai, dans une brève intervention, à deux aspects régionaux de votre budget.

La discussion du budget du département des Travaux publics me donne l'occasion d'aborder deux problèmes préoccupants. Le premier est celui de la liaison du nord français du Hainaut occidental avec la capitale, le second celui des voies hydrauliques dans ma région.

Permettez-moi, Monsieur le Ministre, de vous exprimer notre gratitude pour les propos fermes et dépourvus de toute équivoque par lesquels vous avez, en commission, répondu à certains intervenants opposés à la réalisation de la voie rapide A8.

Par ailleurs, ne vous contentant pas de mots, vous avez judicieusement prévu à votre budget les engagements nécessaires pour financer les urgences, c'est-à-dire le tronçon Mourcourt-Hacquengnies, d'une part, l'adaptation du « ring » de Halle d'autre part.

L'ouverture au trafic du tronçon Halle-Marcq de cette route rapide pour véhicules a déjà raccourci sensiblement le temps mis par les usagers nord-hennuyers pour rejoindre Ghislenghien au périphérique de Bruxelles. Quand on sait l'importance que prennent aujourd'hui, d'une part, les liaisons rapides entre pôles, d'autre part les limitations de vitesse et, par voie de conséquence, les économies d'énergie, cette accélération tranquille du déplacement du travailleur, du commerçant, de l'industriel entre les pôles régionaux et la capitale est la réponse sage et suffisante à ceux qui nient la nécessité économique de l'A8.

Ce même tronçon Marcq-Halle montre aussi bien ce que l'on peut faire en matière de routes rapides si l'on sacrifie à l'efficacité et à l'économie, bref, comme vous l'avez voulu vous-même, à la rentabilité de l'investissement, un certain goût du gigantisme exprimé en mètres carrés de bermes et en mètres cubes de béton.

Aux détracteurs de l'A8 pour raison d'écologie, à ceux-ci qui optent pour une « modernisation » de la Nationale 8, nous proposons d'évaluer les coûts relatifs de certaines « deux fois deux bandes » ou quatre bandes, modernisées au grand dam, d'une part, de leurs riverains agressés par le bruit, les gaz d'échappement, inquiets de leur sécurité et de celle de leurs enfants et, d'autre part, des usagers contraints de rouler à 80 voire 60 km/h sur d'interminables tronçons et se sentant plus que dupés.

Permettez-moi de souligner à nouveau mon souci de voir s'améliorer l'ensemble des communications routières qui desservent la partie nord de l'ouest du Hainaut.

A cet titre, j'ai deux fois déjà et récemment encore sur place et devant vous, Monsieur le Ministre, défendu la modernisation de la route Renaix-Soignies qui assure l'écoulement d'un important trafic local, mais aussi la liaison entre les zones de Ghislenghien vers l'auto-route de Wallonie, d'une part, l'autoroute E3, d'autre part.

J'ai recueilli votre promesse, Monsieur le Ministre, que les études relatives au tronçon Ghislenghien-Renaix seraient réalisées en 1979 et que les travaux débuteraient en 1980.

Je rappelle également que cette modernisation prévoyant le contournement de Lessines par le nord en complétant l'actuelle route industrielle qui relie les carrières et le quartier industriel nord à la Nationale 56, ne résout pas dans son état actuel, et de loin, tous les problèmes que suscite la circulation des véhicules lourds. Certains collègues pourraient s'étonner de la localisation et de l'importance données à cette intervention. Je souhaiterais indiquer, dans un but d'information objective, que quelque dix mille tonnes de matériaux pierreux quittent le bassin carrier à destination des chantiers des régions belges et de l'étranger.

Inquiétude également quant au problème des liaisons par route entre Ath et Lessines, ces deux villes qui par la résistance qu'elles ont offerte avec succès à la récession et par l'harmonie heureuse de leurs fonctions, forment un bipôle de fait qui polarise et vivifie tout le nord du Hainaut occidental. Je suis fondé de croire que mon collègue le bourgmestre d'Ath ne pourra qu'apprécier comme moi les études que vous avez ordonnées pour trouver une solution au problème qui nous préoccupe tous deux dans le cadre de la réalisation de l'A8.

Je serais incomplet si mon intervention se limitait au domaine routier seulement.

Vous avez, Monsieur le Ministre, consacré beaucoup d'attention au problème de la maîtrise de l'eau. Je concède que sont importants les aspects que ce problème revêt pour l'est du pays et le bassin de la Meuse et que c'est en raison de cette importance que vous y avez accordé plus d'attention qu'à d'autres. Je ne nie pas cette évidence.

Je serais malvenu d'émettre des critiques acerbes mais je suis tenu de rappeler que l'ouest du Hainaut est arrosé par d'autres voies d'eau que l'Escaut supérieur. A partir de Lens, de Belœil, de Leuze, un réseau de rus, de rivières forment ce qu'on appelle la Dendre paisible et domestique au point que l'entretien et le dragage en avaient été oubliés jusqu'il y a peu. Grâce à vous, les choses ont été rétablies. Encore n'a-t-on rien fait, sauf un beau projet, pour parer à ses crues et à son manque de débit à l'étiage.

Or, à la fin de ce dernier hiver, notre région et la région flamande en aval immédiat ont à nouveau frisé l'accident grave.

L'inondation a été évitée grâce au sang-froid, au dévouement de votre personnel des voies hydrauliques responsable du bief Ath-Deux-Acres et à un providentiel ralentissement des précipitations.

Les difficultés se situent de part et d'autre de la frontière linguistique et je n'ai donc nul scrupule à les évoquer puisqu'elles sont communes à la région de Geraardsbergen et à celle de Lessines.

C'est pourquoi, Monsieur le Ministre, j'insiste à nouveau sur l'urgence de l'établissement d'un système de captage des crues et d'épargne de l'eau. Si le bassin d'épargne prévu initialement à Deux-Acres est en opposition avec l'action de démergement de la Marcq menée par le département de l'Agriculture, si le sacrifice de cent hectares de prés dont vous connaissez sans doute la nature vraiment stérile est jugé un prix trop élevé pour la sécurité des habitants des quartiers de Lessines, Deux-Acres, Overboelare et Grammont, la région de Lessines offre peut-être d'autres possibilités de solution sur lesquelles vos services sont muets, jusqu'à présent. Nous aimerions être fixés prochainement sur les résultats des réflexions auxquelles ils se sont livrés.

Certains sujets que je voulais évoquer ont été abordés par d'autres membres.

Certains de nos collègues ont fait mention d'une connection entre les problèmes de l'énergie, dans le sens des économies à réaliser, et les problèmes de votre département.

Pour ma part, je souhaite aborder brièvement cet aspect des choses afin de signaler la nécessité d'une indispensable coordination entre votre département et celui des Affaires économiques.

Voici un exemple précis qui s'est révélé à nous, dans toute sa gravité, au cours des dernières quarante-huit heures.

Il y a quelques instants, on a dit à cette tribune que l'approvisionnement en gaz est chose fort importante et qu'il est du souci de chacun de veiller à ce qu'il se fasse dans les plus brefs délais.

Je n'y reviendrai donc pas si ce n'est, comme l'a fait tout à l'heure M. Moureaux, pour souligner les importants travaux d'infrastructure

qui doivent être réalisés à Zeebrugge et qui sont étalés sur une longue période.

A ce sujet, vous le savez, Monsieur le Ministre, les bassins carriers de Bierghes et de Lessines sont engagés pour quelque sept années dans l'approvisionnement en matériaux pierreux de l'infrastructure de Zeebrugge.

A cette fin, et bien que parfaitement outillées, ces grandes firmes ont dû procéder cette année à des investissements sous la forme d'achat de matériel conditionné à ce genre de travail, notamment des véhicules et des engins, pour plusieurs dizaines de millions de francs.

Le programme de livraison de Zeebrugge va aller en s'accéléralant, ce qui est très bien, tant du point de vue de l'emploi que du respect du programme à Zeebrugge. Mais à peine celui-ci est-il entamé que, déjà, il doit être interrompu. En effet, dès la semaine prochaine, le chômage va sévir sur ce bassin carrier, non pas qu'il existe un problème quelconque sur le plan économique, mais simplement parce que tous les investissements réalisés resteront bloqués au sol, uniquement par le fait qu'ils ont été réalisés cette année et qu'il s'agit de véhicules internes qui utilisent un certain carburant dont on peut dire qu'il se rapproche du gasoil de chauffage. Ils sont donc soumis aux directives du ministère des Affaires économiques, c'est-à-dire à la limitation d'un contingent de 80 p.c., qui n'existe d'ailleurs pas pour eux, puisque l'année dernière, ces véhicules n'étaient pas encore achetés, les investissements ayant seulement été réalisés cette année.

Tout ceci pour vous dire que le programme concernant les livraisons de matériaux pierreux de Bierghes et de Lessines au chantier important de Zeebrugge risque d'être, dès le départ, sérieusement déséquilibré, sans compter que cette mesure prise de façon quelque peu rigide et qui ne tient pas compte des contingents du moment, des aspects techniques du problème et du respect de votre programme, nécessite à notre sens, et indépendamment du chômage qui viendra encore aggraver une situation par ailleurs fort dégradée, l'intervention de votre département et celle du ministère des Affaires économiques, qui devraient engager sans tarder une concertation à ce sujet.

Il nous paraît en effet, tant au point de vue de l'échéancier qu'en ce qui concerne les conséquences sociales, que les deux départements ne peuvent pas s'ignorer et qu'en tout état de cause il y a, en matière de fourniture d'énergie, des conditions dont on doit absolument tenir compte lorsqu'il s'agit de cas particuliers comme ceux-ci.

Je le répète, ils intéressent non seulement les deux régions, mais aussi le respect du calendrier que vous vous êtes fixé voici quelque temps déjà et que vous tenez à respecter. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Maes.

De heer Maes. — Mijnheer de Voorzitter, geachte collega's, de minister staat aan het hoofd van het departement van Openbare Werken, hetgeen haast per definitie inhoudt dat hij werkt of doet werken, en nog wel in het openbaar. Dit heeft zijn voor- en zijn nadelen. Wanneer hij nieuwe autosnelwegen, een nieuwe brug, een sluis of een tunnel bouwt, is dit voor iedereen zichtbaar en zal zijn populariteit er wel bij varen.

Dit is een onbetwistbaar voordeel tegenover sommige van zijn collega's. Het nadeel is echter dat wanneer er met betrekking op zijn departement, flaters begaan worden, deze ook dikwijls voor iedereen zichtbaar zijn... En flaters werden er in de voorbije jaren inderdaad begaan en geen kleine!

Ik voeg daar onmiddellijk aan toe dat u persoonlijk, Mijnheer de Minister, daarvoor in hoofdzaak niet verantwoordelijk kan gesteld worden, maar dit neemt niet weg dat zij er zijn en de omvang ervan schijnt elke dag nog groter te worden.

Over Zeebrugge ga ik niet veel meer zeggen; het is een probleem dat sedert jaren van zich doet spreken, niet in het minst door de communautaire weerslag die het mijns inziens volkomen ten onrechte gekregen heeft, onder meer wegens de onverantwoorde compensatieregeling enz.

Toch wil ik nog eens even in herinnering brengen dat de fouten begaan bij de werken aan de sluis, de gemeenschap uiteindelijk zowar 3 miljard of meer zullen gekost hebben, plus een paar jaren vertraging in de afwerking en wellicht nog andere schadeposten die mij niet bekend zijn.

Ook wil ik nogmaals, zoals de voorgaande jaren, de aandacht erop vestigen dat onder artikel 73.18 in totaal al vastleggingen voorkomen voor 8 miljard compensatiekredieten voor Wallonië, waarvan tot nu toe slechts 2 miljard geordondanceerd werden, waaronder slechts 9,5 miljoen voor dit jaar, en dit ondanks het feit dat deze kredieten voor diverse doeleinden mogen worden overgedragen.

Dit blijft voor mij een onbegrijpelijke zaak.

Weet Wallonië dan echt niet wat aan te vangen met deze kredieten, of wil men ze als een spaarpot gebruiken en ondertussen steeds maar nieuwe eisen stellen ?

Op 29 juni 1977 was u het daarover nochtans met mij vrijwel eens en verklaarde u vanop deze tribune dat u dringend het nodige zou doen om de beschikbare kredieten gepast aan te wenden.

Er is ondertussen echter, zoals u hetzelfde genoemd heeft, een monster van loch Ness voor uw departement opgedoken, namelijk de Rupel-tunnel. Ook daar werden onvergeeflijke fouten begaan. Het wil er bij mij inderdaad niet in dat men daarbij zou kunnen spreken van onvoor-zienbare omstandigheden, gevallen van heikracht, of dergelijke.

Met de huidige ondervinding, met de moderne technieken die thans ter beschikking staan, mag zich niet voordoen hetgeen zich aan de Rupel heeft voorgedaan. Ik ga er niet langer bij stilstaan, maar enerzijds toch nog de cijfers even in het daglicht stellen :

Aanvankelijk bestek : 1,6 miljard;

Herzieningen en verrekningen : 664 miljoen;

Voorziene schadevergoeding tot nu toe : 830 miljoen.

Meer dan twee jaren vertraging in de afwerking.

Anderzijds verbaast het mij daarbij telkens weer opnieuw dat de publieke opinie tegenover dergelijke feiten niet meer reageert. Want indien men Zeebrugge en de Rupeltunnel tesamen telt, mag men zonder overdrijving zeggen dat hier een miljard of vijf volkomen nutteloos werd weggegooid. Als men daarbij bedenkt hoeveel andere, vaak veel minder belangrijke zaken de openbare opinie in beroering brengen...

Onmiddellijk daarbij aansluitend ook enkele opmerkingen inzake de mogelijke, of moet ik zeggen reeds vastgelegde bouw van een stormstuw op de Schelde te Oosterweel. Onze commissie heeft de mogelijkheid gehad de bouw van een enigszins gelijkaardige stormstuw nabij Londen te bezoeken. Ik beken graag dat ik technisch ter zake helemaal niet bevoegd ben, maar ik heb toch menen te begrijpen dat de bouw van de stormstuw in zijn huidige vorm aldaar slechts mogelijk was, rekening gehouden met het feit dat het scheepsverkeer stroomopwaarts in grote mate was afgenomen en beperkt kon worden tot schepen van maximaal 15 à 20 000 ton.

Bij ons ziet de situatie — tenzij ik mij zou vergissen — er echter helemaal anders uit. De stormstuw zou derhalve gigantische afmetingen moeten aannemen en de kostprijs zou uiteraard in verhouding zijn.

Ik ben dan ook zo vrij — zeker nadat toch eindelijk een vrij grote inspanning inzake de dijken wordt gedaan, erop aan te dringen dat men het probleem nog eens langs alle kanten zou bekijken en niet twee- maar driemaal nadenken vooraleer men dergelijk project zou aanvangen.

Telkens weer opnieuw, Mijnheer de Minister, heb ik ook gepleit opdat men bij voorrang reeds aangevatte werken zou afwerken.

Uzelf, en trouwens ook al uw voorganger, waren het daar volkomen mee eens. Maar dit belet niet dat er ondertussen toch weer een paar jaren verliepen, en onafgewerkte, soms niet eens zo lange stukken autosnelweg of ring, het volledig rendement van zeer omvangrijke vroegere investeringen in grote mate bleven verhinderen. Ik denk hierbij aan het eindpunt van de E10 te Antwerpen, de aansluiting van de E39 op de weg Leuven-Diest, e.a.

Daarom ben ik, jaar na jaar, teruggekomen op de zaak van de tunnel stadinwaarts op het eindpunt van de E5 te Brussel.

Deze werd aangelegd samen met de uitgaande tunnel, maar gedurende jaren ongebruikt gelaten, omdat men blijkbaar niet wist waar men er opnieuw mee boven de grond moest komen.

Ik vernam met gemerzde gevoelens dat thans eindelijk de knoop werd doorgemaakt, omdat er enerzijds aldus een aantal gebruikte miljoenen eindelijk een nut zullen hebben, maar anderzijds koester ik de grootste twijfels inzake de degelijkheid van de voorgestelde oplossing, want ik zie het echt niet zitten dat men deze tunnel met één rijstrook in de Kortenberglaan zou kunnen doen uitmonden, zonder aldaar heel wat verkeersmoeilijkheden in het leven te roepen.

Voor de Europese Gemeenschappen te Brussel werd ook eens te meer een nieuw krediet van 475 miljoen voorzien, waaronder het duizelingwekkend getal van 280 miljoen voor een nieuwe telefooncentrale.

Daarmee stijgt het totaal van de investeringen voor de Europese roeping van Brussel tot bijna 4 miljard, plus daar bovenop nog — ook dat is om even de wenkbrauwen bij te fronsen — 1,5 miljard voor de drie Europese scholen.

Ik heb het er al minstens vijf achtereenvolgende jaren over gehad, maar ik kan het echt niet over mijn hart krijgen deze begroting te laten voorbijgaan, zonder nogmaals enkele zinnen te wijden aan het probleem van de mijns inziens verregaande verkwisting inzake de verlichting van onze autosnelwegen.

De heer Vanderpoorten. — Zeer juist !

De heer Maes. — Telkens opnieuw stelt men de zaken verkeerd voor, namelijk alsof er maar twee mogelijke oplossingen zouden zijn, ofwel de verlichting zoals ze nu is, ofwel een halve duister. Niets is echter minder waar. Ik ben er rotsvast van overtuigd dat met de helft van de huidige verlichting, de zichtbaarheid nog uitstekend zou zijn. Cijfers over de uitgespaarde verkeersongevallen lijken mij allesbehalve bewezen, integendeel, ik ben ervan overtuigd dat de overvloedige verlichting, bijvoorbeeld bij mist, tot roekeloosheid aanzet, hetgeen de talrijke ongevallen bij elke mistdag telkens opnieuw bewijzen.

Tenslotte vind ik uw argumentatie, Mijnheer de Minister, inzake het in feite gering elektrisch verbruik, zoals deze in het verslag voorkomt, ook niet juist, want u spreekt van een totale uitgave van 263 miljoen, maar u spreekt niet van de lampen, de onderhoudswerken enz. waardoor het totaal van artikel 536.02 — weliswaar voor alle rijkswegen — 1 146 miljoen bereikt.

Tussen haakjes, ik heb daarbij nog de indruk dat men er wat met de pan naar slaat, want in de begroting 1978 komt onder hetzelfde artikel precies hetzelfde bedrag van 1 146 miljoen voor, terwijl het mij haast onmogelijk lijkt dat de uitgaven ongewijzigd zouden blijven.

Ik ga het hier nu niet hebben over het PIP; ik hoop daar bij de bespreking van de Rijksmiddelenbegroting nog op terug te komen. Toch kunnen wij niet voorbij aan het feit dat op artikel 01.08 reeds een krediet van 300 miljoen voorkomt voor zeer betwistbare projecten zoals een soort smeerpijp van Couillet naar Doel, de vernieuwing van het waterdistributienet te Charleroi, e.a.

Wat een groot deel van de hoger door mij uitgebrachte kritiek betreft aan u terecht inroepen, Mijnheer de Minister, zoals ook weer uw twee voorgangers al deden, dat u een slechte erfenis deed.

Het PIP-plan dat tot vóór kort nog uw naam droeg, is echter uw kind. Het moet nog volwassen worden, maar tot nu toe ziet het er alvast niet goed uit. Ik vrees dat meer dan een slechte karaktertrek en handicap in de komende jaren nog duidelijker aan het licht zullen komen.

De onevenwichtige verdeling van een aantal kredieten in de huidige begroting, waarover andere sprekers het hier reeds hadden en waarop ook in het degelijk verslag van de heer De Seranno de aandacht gevestigd werd, samen met wat ik over uw PIP-plan reeds te weten kwam, zijn dan ook voor mij meer dan voldoende redenen om deze begroting niet goed te keuren. (*Applaus op de banken van de Volksunie*).

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Egemeers.

De heer Egemeers. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, de begroting van Openbare Werken — in de huidige structuur een nationaal departement — geeft een duidelijk beeld van de investeringen in de verschillende gewesten. Het programma van prioritaire infrastructuur, voorgesteld in het document nr. 4 van de Kamer in verband met de begroting van ontvangsten en uitgaven, onderstreept zulks voldoende en omschrijft de investeringen op middellange en lange termijn. De economische weerslag is belangrijk, omdat de programma's en vooral die welke de bouwsector aangaan versneld uitgevoerd worden. In werkelijkheid is dit aan planning doen. Hetgeen dan ook als positief kan bestempeld worden.

In hogervermeld document verklaart de regering dat na 1980 de programmering niet meer jaarlijks zal gebeuren. Zal men dan rekening houden met wat in de gewesten reeds werd verwezenlijkt tot 1980 om als uitgangspunt te dienen voor de investeringen na 1980 ?

Men bevestigt dat het evenwicht in het bestaande PIP moet behouden blijven. Geldt dit evenwicht voor het geheel ? Mij lijkt het logischer te streven naar een evenwicht per functionele groepering of sector wanneer het een project betreft dat niet gespreid is over de twee of de drie gewesten.

Als ik het PIP met betrekking tot openbare werken ontleed bijvoorbeeld op het vlak van de wegen, op basis van uw toelichtingsnota, stel ik vast dat de projecten geraamd worden op 720 miljoen in Vlaanderen, op 1 105 miljoen in Brussel-agglomeratie en op 2 673 miljoen in Wallonië. Met de andere projecten erbij geeft dit voor Vlaanderen 4 278 miljoen, voor Brussel-agglomeratie 1 743 miljoen en voor Wallonië 6 592 miljoen.

Waar moet men dan het evenwicht gaan zoeken ?

De winterschade aan de wegen wordt geraamd op 1,5 miljard. Er zullen geen bijkredieten worden gevraagd. Het investeringsprogramma zal worden aangepast. Op welke basis en met welke criteria ? Gaat het hier over de 10 pct. vermindering van het wegenprogramma per provincie ? Maar wat dan met de nieuwe bestemming volgens de behoeften zonder het regionaal evenwicht te verstoren ?

Mijnheer de Minister, ik weet dat vanuit een nationaal beleid, uw taak enorm moeilijk is in verband met de projecten voor de gewesten. Ware het dan toch niet beter, zoals u trouwens in de commissie hebt verklaard, het evenwicht te bepalen op basis van de verdeelsleutels die voor andere materies worden toegepast?

Wat de aanleg van fietspaden betreft, verklaarde u in de commissie dat bij het vaststellen van de tracés rekening wordt gehouden met de nuttigheidsfunctie van het fietsverkeer, het rendement en de veiligheid.

De ingeschreven 500 miljoen zijn onderverdeeld als volgt : 308 miljoen voor Vlaanderen, 150 miljoen voor Wallonië en 42 miljoen voor Brussel-agglomeratie. Het onevenwicht is duidelijk in het voordeel van het Vlaamse gewest. Maar er dient te worden opgemerkt dat voor elk van de Waalse provincies 30 miljoen wordt uitgetrokken, wat mij doet denken aan forfaitaire bedragen, zonder rekening te houden met de door u opgesomde en verantwoorde criteria.

Wij doen dezelfde vaststelling voor de 500 miljoen ingeschreven voor kleine werken, waarbij de Waalse provincies op gelijke wijze ieder 45 miljoen ontvangen.

Met betrekking tot uw beleid inzake versterking en verhoging van de dijken, moet ik u werkelijk gemeend feliciteren. Indien men jaren geleden had gedaan wat u de jongste twee jaar heeft gedaan, zou veel watermisserie zijn voorkomen. Uw initiatief in verband met de dijkewet verdient alle waardering. Nochtans zou ik graag hierover nog een weinig informatie willen krijgen. Op 25 november 1977 besliste de Ministerraad de oprichting van vier werkgroepen, namelijk een eerste voor de uitvoering van de versteviging van de dijken, een tweede voor de herziening van de polderwet, een derde voor de urgentiemaatregelen bij overstromingen en een vierde voor de studie van de invloed van de onbevaarbare waterlopen op de overstromingen.

Ik neem aan dat de adviezen van de eerste en tweede werkgroepen reeds in werkelijkheid zijn omgezet. Het ware mij aangenaam te vernemen hoever het staat met de eindadviezen van de derde en vierde werkgroepen, vooral met betrekking tot de voorgestelde urgentiemaatregelen bij overstromingen.

Met betrekking tot de stormstuw te Antwerpen, heeft u in de commissie gesproken over varianten in de studie. Het is mij niet zeer duidelijk wat daarmee werd bedoeld. Gaat het hier, als variatie, over eventueel nieuwe technieken of verstaat u onder variatie een nieuwe plaats? Dan denk ik aan de tweede oplossing die was voorgesteld en waarover u een voorstudie had beloofd, namelijk een stormstuw op de Rupel te Niel, indien mocht blijken dat de stormstuw te Antwerpen om de ene of andere reden niet haalbaar is.

Mijnheer de Minister, ik hoop dat het u mogelijk zal zijn mij de gevraagde informatie te verschaffen, waarvoor ik u bij voorbaat dank. De socialistische fractie zal uw begroting goedkeuren. *(Applaus op de banken van de meerderheid.)*

M. le Président. — La parole est à M. Bataille.

M. Bataille. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, à la suite de la lecture de votre budget, je voudrais insister sur le fait que beaucoup d'automobilistes se plaignent de la corrosion des carrosseries de leur voiture, due au chlorure de sodium. N'y a-t-il pas d'autres produits valables aujourd'hui et ne faut-il pas pousser la recherche en ce domaine?

D'autre part, en ce qui concerne la route nationale 795 Villers-le-Bouillet, Soheit-Tinlot, Bois-Borsu, je ne vois rien au budget pour continuer cette réalisation que tout le Condroz liégeois et l'Ardenne attendent avec impatience.

Vous parlez dans votre budget de la première phase de modernisation de la Nationale 48 au niveau de la traversée de Villers-le-Bouillet. J'espère que les autres phases suivront sans tarder, vu le tracé sinueux de la route au travers de cette agglomération.

Je voudrais également vous parler du problème de la liaison de l'autoroute de Wallonie E41 avec l'autoroute Liège-Bruxelles E5.

La densité de circulation sur la route nationale 48 est faible, sauf au moment du départ et du retour au travail, soit vers 7 heures et vers 17 heures. Aucun enregistrement de densité de circulation n'a été publié. Cette liaison nécessiterait, en plus des frais onéreux, des emprises de terres agricoles les meilleures de Hesbaye. Ce qui constitue un sérieux préjudice au moment où la superficie agricole ne cesse de diminuer.

La première proposition visait une liaison à gauche de la Nationale 48 traversant les villages de Chapon, Aineffe, Borlez, Waleffes et Celles. L'administration communale, après avoir admis ce tracé et après une réflexion de deux ans, vient de proposer un tracé à droite de la Nationale 48. Ce tracé est prévu en pleines terres agricoles, toutes remembrées depuis plusieurs années. Ce serait une utopie que d'acquiescer à semblable projet. Je vous demande, Monsieur le Ministre, et j'insiste, pour que vous évitiez de dépenser inutilement des sommes

importantes et diminuer encore le nombre d'hectares de cultures; je vous propose plutôt d'améliorer cette route puisque cette amélioration est possible à peu de frais.

Concernant le problème des pistes cyclables, je demande qu'un plan d'ensemble soit établi après une étude complète des futurs tracés. Ce plan, en effet, doit tenir compte de plusieurs critères dont le premier est d'assurer la sécurité des cyclistes. Il faut souhaiter que des pistes cyclables puissent être réalisées le long des routes provinciales et communales. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer D'Haeyer.

De heer D'Haeyer. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, op 18 mei 1978 werd door de voorgaande regering een ontwerp van dijkewet ingediend bij de Senaat.

Gedurende een zevental vergaderingen werd dit ontwerp besproken en geamendeerd in de commissie voor de Openbare Werken.

Het verslag opgemaakt door de heer Van Ooteghem draagt de datum van 20 juli 1978.

Op 28 juli 1978 werd de dijkewet in de openbare vergadering van de Senaat goedgekeurd en ze werd op 31 juli 1978 naar de Kamer van volksvertegenwoordigers overgezonden.

Indien ik deze verschillende data in herinnering breng, is het om te onderstrepen, dat deze dijkewet met bekwame spoed werd behandeld in de Senaat. Iedereen, zowel de oppositie als de meerderheid, heeft er in een versneld tempo positief aan meegewerkt en was er zich van bewust dat deze belangrijke wet zo spoedig mogelijk moest worden toegepast.

Inderdaad, zoals u weet, moet de toepassing van deze wet het overstromingsgevaar zo goed als onmogelijk maken. Indien men bedenkt dat hiermee heel het Scheldebekken met de bekkens van Rupel, Nete, Dijle, Dender, Durme en Zenne gemeoid zijn, beseft men best wat dit voor het Vlaamse landsgedeelte betekent.

Niettegenstaande de spoed waarmee deze aangelegenheid in de Senaat werd behandeld, heb ik tot mijn grote verwondering moeten vaststellen dat deze dijkewet in de Kamer van volksvertegenwoordigers nog niet is goedgekeurd.

Mijnheer de Minister, in tegenstelling met verschillende van uw collega's is u in de huidige regering aan het hoofd van hetzelfde departement gebleven. U kent dus het probleem waarvan sprake.

Mag ik u verzoeken het nodige te doen opdat deze wet zo spoedig mogelijk in het *Staatsblad* zou worden gepubliceerd en in een zeer nabije toekomst nachtmerries zoals, bijvoorbeeld die van Ruisbroek, Heffen, Sint-Amands, Mariekerke, Dendermonde, Steendorp, Baasrode en nog verscheidene andere definitief tot het verleden zouden behoren? *(Applaus op de liberale banken.)*

INTERPELLATION DE M. J. HUMBLET AU MINISTRE DES COMMUNICATIONS SUR « LA SUPPRESSION D'ARRÊTS DE TRAINS SUR DIVERSES LIGNES DE CHEMINS DE FER »

INTEPELLATIE VAN DE HEER J. HUMBLET TOT DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN OVER « DE OPHEFFING VAN STOPPLAATSEN OP VERSCHILLENDE SPOORLIJNEN »

M. le Président. — L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Jean Humblet au ministre des Communications sur la suppression d'arrêts de trains sur diverses lignes de chemin de fer.

La parole est à l'interpellateur.

M. J. Humblet. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, l'interpellation, dont j'ai adressé la demande à M. le ministre des Communications dès la publication de l'indicateur de la SNCB entrant en vigueur le 27 mai 1979, n'a pas pour objet la restructuration du réseau. Mon collègue, M. Georges Neuray, interviendra à ce propos lors du débat sur le budget des Communications. Il y a là, en effet, matière à griefs, ne fût-ce qu'au sujet du réseau interville, pour ne pas dire *intercity*, prévoyant huit relations pour Anvers et Gand, mais cinq pour Liège et trois pour Charleroi.

J'en viens donc au grave déséquilibre régional attesté par les nouveaux horaires. Ce déséquilibre n'est pas nouveau. Déjà en 1835, lors de l'établissement de la ligne Bruxelles-Malines, Alexandre Gendebien s'en plaignait à la tribune du Parlement.

Quels sont les chiffres actuels? Cent quatre-vingt-six suppressions d'arrêts en Wallonie et quarante en Flandre, soit dans la proportion de quatre cinquièmes et de un cinquième. Sans entrer dans les détails, je relève des améliorations au service de pair avec des suppressions d'arrêts sur les lignes 59 Antwerpen-Gent, 69 Kortrijk-Poperinge et 73 Gent-Adinkerke.

J'en viens à la situation sur les lignes wallonnes.

Sur la ligne 132 Charleroi-Mariembourg, la seule qui subsiste pour l'Entre-Sambre-et-Meuse, 75 arrêts journaliers de trains omnibus au total sont supprimés, notamment à Neuville, Jamagne, Saint-Lambert, Ham-sur-Heure, Beignée et Bomerée. En outre, le point d'arrêt de Roly sera supprimé.

Sur la ligne 166 Dinant-Bertrix, ligne de la vallée de la Lesse, 36 arrêts journaliers de trains omnibus au total seront supprimés, notamment à Merny, Glaumont et Louette-Saint-Denis. En outre, les points d'arrêts de Walzin, au pied du centre touristique du château, et de Martouzin seront supprimés.

Sur la ligne 162 Namur-Arlon, ligne de la forêt d'Ardenne, 75 arrêts journaliers de trains omnibus au total seront supprimés, notamment à Fouches, Rulles, Houdemont, Cousteumont, Mirwart, Lesterny, Florée et Hogne. Trois arrêts seront supprimés à Jemelle et Libramont à des trains directs de la relation Bruxelles-Luxembourg.

Dans les trois cas il s'agit de zones touristiques desservant des centres extrêmement attrayants comme par exemple Walcourt dans l'Entre-Sambre-et-Meuse.

A ce propos, compte tenu du caractère touristique de ces lignes, je voudrais vous demander, Monsieur le Ministre, si les mesures ont été prises sur base de données statistiques recueillies en octobre de chaque année et non pendant la saison touristique.

Je me demande aussi, pour le cas particulier de ces trois lignes desservant des régions touristiques, si les chiffres de la saison ont pu être négligés.

Sait-on que, sur la ligne 162, il sera désormais impossible à un voyageur venant de Bruxelles de débarquer entre 8 heures et 13 heures à Fouches, Rulles, Houdemont, Cousteumont, Lesterny et Mirwart? Ce dernier point est connu des colonies de vacances. Il dessert le Centre provincial de la jeunesse. De nombreux groupes de jeunes venant de l'intérieur, comme on dit, ne pourront plus y débarquer avant 12 heures 45. Peut-on faire mieux le jeu du pétrole? C'est une tactique que de faire le désert puis de dire: «c'est le désert».

Le déséquilibre entre le nord et le sud du pays se confirme par le fait ci-après: la SNCB avait décidé la suppression des trains de voyageurs sur la ligne 21 Hasselt-Eisden, 35 km, 300 voyageurs par jour répartis sur sept gares. Sous la pression subrégionale, le service des voyageurs est maintenu sur cette ligne en mai 1979.

Il importe, Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, de commenter ces données. Le désengagement des chemins de fer est un processus pernicieux qui se poursuit au nom de la rentabilité et au détriment du service rendu aux ayants droit. Il se base sur un point de vue technocratique, le comptage au portillon, et non sur le point de vue humain, démontré par une enquête sur les besoins et souhaits du public comme celle à laquelle vient de procéder le Rassemblement wallon.

On part donc d'une situation en train de se dégrader pour justifier de nouvelles restrictions. C'est le système de la boule de neige. Il n'est pas nouveau. Pour l'illustrer, pour annoncer ce qui risque d'arriver si l'on n'y prend garde, je voudrais citer l'exemple de la ligne 141 Tirlenrom-Gembloux. On commence par réduire la fréquence des trains, puis on supprime les trains. Automatiquement, la population jeune émigre. La population moins jeune se motorise. La dégradation économique s'accroît. L'auto permet d'aller plus loin.

En conséquence, on supprime même l'assiette de la voie, créant ainsi une situation irréversible.

En réalité, les seuls ayants droit dont on tienne compte sont les écoliers et les travailleurs à migration quotidienne, les navetteurs.

La politique poursuivie, en l'espèce, par les transports publics est une incitation à transformer toute une population en migrants, en navetteurs, car ils sont les seuls qui puissent se payer une, voire deux voitures.

Dans tout cela, que devient la qualité de la vie en région rurale et, en l'espèce, dans le sud-est du pays, y compris l'Entre-Sambre-et-Meuse?

En outre, ces déficiences des chemins de fer sont masquées par d'autres plus graves des bus de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux et peut-être est-ce dans ce domaine également que l'effort devrait porter.

Telle est la situation. Je voudrais, en quelques points, en souligner les inconvénients graves.

Nous sommes en présence, en ce qui concerne ces trois lignes, de régions à faible densité de population et la suppression de 186 arrêts, tout comme la suppression totale de haltes, a un impact indiscutable et ne peut être considérée comme une modification mineure.

En effet, elle accroît tout d'abord les distances à parcourir par les véhicules privés, alors que — nous l'avons constaté, ces jours-ci en

particulier — le prix du carburant a déjà augmenté, continuera à augmenter et que le ministre des Affaires économiques prétend qu'il faut réduire notre dépendance par rapport au pétrole.

D'autre part, en période hivernale les routes reliant les villages peuvent être impraticables et l'ont été longtemps au cours de l'hiver dernier. Le maintien de stations de chemin de fer constitue un atout économique, social et humain pour les habitants. Ces suppressions de stations risquent donc d'accélérer encore le dépeuplement des villages et de faire de ces régions une Lozère, merveilleuse terre de vacances, sans population permanente.

Enfin, en période estivale, les touristes, pour qui la marche ou le vélo redeviennent heureusement une distraction importante, choisissent ces arrêts comme lieu de départ et d'arrivée d'excursion.

Il se trouve, Monsieur le Ministre, que ces mesures sont prises indépendamment du programme de restructuration et, je le répète, il semble, mais j'attends confirmation, sur la base de comptages effectués en octobre.

A quoi sert dès lors une restructuration?

Avant même qu'un plan d'ensemble n'ait été décidé et discuté, la SNCB prend des mesures dont les résultats lui permettront, par après, de justifier certaines options.

En l'espèce, la SNCB ne semble pas tenir compte du fait que le sud-est est une région à faible densité de population et que le problème de transports doit, dans ces régions, s'inscrire dans une perspective générale ayant pour objectif le maintien de la population et des activités économiques. Ce n'est pas l'intérêt des sociétés de transport mais l'intérêt général qui doit être pris en considération.

Y a-t-il eu à ce propos concertation entre la SNCB et la SNCV?

Les projets de liaison rapide, du type «intervilles», entre certaines entités fortement peuplées, projets que défend la SNCB, doivent être établis en maintenant un réseau omnibus permettant le ramassage des voyageurs, peut-être même, comme le suggère le sénateur Neuray, un ramassage à la demande. Après tout, on a bien connu cela pour les tramways et les autorails.

Autre question: quelles sont les économies que la SNCB espère réaliser par la suppression des arrêts?

En liaison avec le développement touristique du sud-est et le regain de succès de la marche et du vélo, la SNCB devrait, pendant la période touristique, prendre des initiatives nouvelles pour cette région.

En conclusion, Monsieur le Président, Messieurs le Ministre, chers collègues, permettez-moi de vous rendre attentifs au fait que, dans les régimes de type fédéral, les chemins de fer sont, le plus souvent, une activité relevant du pouvoir fédéral...

M. Radoux. — Ce n'est pas toujours le cas.

M. J. Humblet. — J'ai dit: le plus souvent.

En réalité, ce problème de la structuration et des suppressions d'arrêts se pose au moment où notre société s'interroge sur son avenir, sur ce qu'elle veut comme civilisation. Finies les années d'or de la décennie 60! Finie la domination du pétrole! Mais d'actualité le retour à la nature, la décentralisation économique, la revalorisation de la vie rurale et le salut du sud-est.

Ce problème, Monsieur le Ministre, c'est par rapport à la société de 1980, de 1990, de l'an 2000 et non par rapport à 1950 ou 1960 qu'il faudrait le poser. (*Applaudissements sur les bancs du FDF-RW.*)

M. le Président. — La parole est à M. Conrotte.

M. Conrotte. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Messieurs, Messieurs, comme parlementaire du Luxembourg, je souhaite vous exprimer le sentiment de notre population.

Le problème de la suppression des points d'arrêt de la SNCB et celui de l'approche de l'étude de restructuration sont quelque peu mêlés. Vous voudrez bien m'excuser si je n'établis pas toujours une distinction très nette.

La ligne de chemin de fer Luxembourg-Arlon-Bruxelles n'a pas fini de faire parler d'elle et les suppositions les plus alarmantes vont... bon train, c'est le cas de le dire.

Les intérêts les plus divers sont mêlés: l'amélioration de la vitesse, des travaux importants faisant appel à de grosses entreprises, la productivité meilleure de l'administration européenne, le volume d'investissements bénéfiques au Luxembourg, la protection des sites; puis, loin derrière, la question, la «grosse question»: et les Luxembourgeois de Belgique dans tout cela? On pourrait croire qu'ils ne demandent rien, mais ne veulent pas d'arrêts supprimés. La chose n'intéresse donc que les étrangers et la question est traitée uniquement pour l'extérieur de la province.

Essayons, une fois de plus, de cerner sérieusement tous ces éléments et de mettre un peu d'ordre dans nos idées. Pour classer ces facteurs d'intérêt, la ligne de conduite est tout indiquée : si la ligne 162 la dessert demain, pourquoi la province de Luxembourg ne se défendrait-elle pas pour maintenir avec force les positions d'hier ?

Il y va de son avenir, et toute amputation à ce qui pourrait le servir et le rendre plus vigoureux doit être systématiquement rejetée. Un service public n'est pas rentable par définition, mais il n'est pas interdit qu'il le devienne si des conditions positives convergent dans le sens d'un service socialement plus satisfaisant.

Passons aux arguments et moyens avancés et voyons leurs aspects positifs et négatifs.

Premier argument. D'après la SNCB, pour relier Bruxelles à Luxembourg, et même à Strasbourg, dans l'intérêt de l'administration ou de la gestion politique des Communautés européennes, il paraît judicieux de développer des relais rapides entre ces divers points notamment, tout en supprimant les effets physiques déprimants des décélérations, des arrêts et des accélérations de vitesse multiples.

Très bien pour les relations extérieures ! Et s'il n'y avait que cela, on pourrait prétendre que la Belgique a le souci de manifester une certaine courtoisie à l'Europe de demain par cette voie... Mais les parlementaires et les fonctionnaires européens utilisent ce moyen de transport à partir de points terminaux seulement.

Qu'advient-il de la population luxembourgeoise qui vit le long de la ligne et a souvent besoin de ce mode de transport ? S'il est connu qu'un train rapide fait le vide devant lui et derrière lui, *a fortiori* un « super-rapide » qui foncerait à 160 km/heure dans l'espace luxembourgeois accuserait le vide davantage encore.

Du point de vue social et économique, l'argument est pratiquement sans valeur pour nous.

Deuxième argument. Pour gagner quelque dix minutes, plusieurs solutions sont possibles. La vitesse peut être augmentée par rectification des courbes sur la ligne et des arrêts peuvent être supprimés selon la technique des érosions successives, soit 1, puis 2, puis 3, comme le faisait tantôt remarquer M. Humblet; puis, tous les arrêts qui ne répondent pas aux normes de restructuration, établies et influencées par des agents étrangers aux besoins de la région et du pays, presque des « super-nationaux » ou des « super-Européens ».

Les arrêts actuels de la ligne 162 revêtent un intérêt certain pour les riverains de cette ligne, même s'ils sont peu nombreux et/ou dispersés le long de cette voie qui, à l'origine, a été créée pour eux. D'autres intéressés, extérieurs, peuvent se joindre à eux et c'est tant mieux. Mais il ne s'agit pas de laisser les nouveaux consommateurs jeter l'exclusive du train sur des concitoyens européens à part entière de la province de Luxembourg pour leur soustraire cet important moyen de déplacement.

Pourquoi mettre en circulation un billet de chemin de fer « un jour dans les Ardennes » si on ne peut plus s'y arrêter ?

Troisième argument. L'aménagement d'une ligne à grande vitesse suscitera des travaux considérables, évalués à plusieurs milliards, chaque minute à gagner se chiffrent à quelques 300 millions. Mais quel bénéfice peut espérer le Luxembourg de ces travaux coûteux qui intéressent plus les étrangers que nos provinciaux et qui, au surplus, seront remis à des entreprises de travaux publics dont la classe exigée n'existe qu'à un seul exemplaire dans le sud de la province ?

Du reste, le redressement d'une courbe telle celle de Mirwart, par exemple, risque d'altérer dangereusement un site de toute beauté. Pourquoi a-t-on créé ces courbes sinon pour contourner des obstacles naturels qui nous offrent les plus pures merveilles de notre vieille Ardenne, de ses mystérieuses futaies et de ses rivières frémissant au creux de profondes vallées ?

Quatrième argument. Si le but de l'opération « restructuration » consiste vraiment à gagner quelques minutes, la consommation d'énergie passe au second plan; pourtant, les ingénieurs parlent plus ou moins « proportion au carré de la vitesse » lorsqu'ils traduisent la consommation d'énergie accrue par le fait de la vitesse accélérée, toutes choses égales d'ailleurs.

Mais dans ce cas, au lieu de supprimer des arrêts, ne vaut-il pas mieux agir sur les plus bas ralentissements, de manière à permettre une meilleure performance d'ensemble ?

Les ingénieurs savent où et comment ils pourraient agir pour ne pas abîmer l'environnement et tirer le meilleur profit de leur technique.

Cinquième argument. Toujours d'après la SNCB, l'investissement dû à l'aménagement de la ligne sera bénéfique pour la province de Luxembourg.

Nous disons : c'est de la fausse monnaie; cet investissement ne nous intéresse nullement et nous fait même du tort. En effet, le Luxembourg est concerné négativement par cette initiative qui serait prise pour

favoriser un « speed va-et-vient » entre des centres extérieurs à la province. On avancera encore que même des omnibus pourront bénéficier de ces parcours améliorés. Dans un premier temps, ce sera peut-être vrai; encore que, si les rapides se multiplient, la place laissée à d'autres trains plus lents deviendra plus dérisoire par la force des choses.

En conclusion, à part l'aménagement ponctuel de la voie qui permettrait une allure générale moyenne plus constante de la vitesse, sans mettre en question l'un ou l'autre des arrêts jugés secondaires, la fraction de investissements non consommée pour la globalité des travaux initialement prévus, pourrait nourrir un fonds de transports dans le Luxembourg dont un service bien conçu permettrait de mieux nous greffer sur la « grande ligne », la 162. Les quelque 200 000 Luxembourgeois que nous sommes méritent autant la considération de nos compatriotes que quelques centaines de fonctionnaires de la CEE dont la sympathie envers nous est mitigée par la pression politique exercée pour traverser plus vite encore notre belle région.

Comme tous les pauvres du monde, la province de Luxembourg a droit à sa dignité de province pauvre.

A l'heure où l'on parle de minorité respectée, de participation régionale et de pacification des esprits, notre province demeure attentive et vigilante.

Au cours du dernier week-end, M. le ministre des Communications a pu se rendre compte de la détermination du Luxembourg par l'invité que lui a adressée le bourgmestre de Nassogne, samedi dernier.

Notre population considère, en effet, que toutes les décisions relatives à la suppression des arrêts SNCB tout comme les projets de restructuration ou rationalisation de la SNCB constituent une agression profonde du milieu rural et particulièrement du milieu rural wallon.

Le Luxembourg joint sa voix à celles de tant d'autres pour dire son opposition à pareilles mesures. Le Luxembourg dit « non » à une politique de petits paquets qui, par la succession de mesures, aboutit au même résultat : l'exode rural et la dévitalisation plus grande encore des villages et des petits villages.

Je termine en me permettant de vous proposer une vaste consultation de la population et des usagers. Si les comptages sont possibles, la consultation l'est aussi. Ce serait la preuve que le ministère des Communications veut poursuivre une politique démocratique audacieuse pour donner à la SNCB un sens de service public réel au service de tout le public.

En tant que Luxembourgeois, permettez-moi de rappeler que l'âme de l'ode à la Hure n'est pas enfouie dans le passé et, s'il le faut vraiment, fidèles à leur devise « Résiste et mord », les Luxembourgeois, comme un seul homme, feront l'unité derrière leur étendard pour manifester et défendre à nouveau leurs droits. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

M. le Président. — La parole est à M. Mathot, ministre.

M. Mathot, Ministre des Travaux publics. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, M. Chabert, ministre des Communications, a souhaité que je réponde en son nom à l'interpellation développée par M. Humblet, dans la discussion de laquelle est intervenu M. Conrotte. J'accomplirai volontiers ce devoir.

M. le ministre Chabert signale à M. Humblet qu'à la demande de la commission des Communications du Sénat, il a déjà été procédé, ce matin, à un échange de vues au sujet des modifications que la SNCB a apportées aux horaires des trains qui seront appliqués à partir du 27 mai prochain.

Le ministre a notamment précisé que la SNCB, dans le cadre de sa politique générale relative à l'exploitation des trains de voyageurs, s'efforce de valoriser au maximum les atouts qu'elle peut faire valoir pour rendre son service de trains attractif à la clientèle potentielle.

Des mesures sont prises par la société afin d'améliorer la vitesse commerciale, le confort et la fréquence de ses trains; elle adapte autant que possible le volume du transport offert aux besoins réels de la clientèle.

Dans cette optique, elle a examiné en détail six lignes de son réseau dont trois situées en Flandre et trois en Wallonie.

Pour les modifications qui seront réalisées à partir du 27 mai prochain, la SNCB a adopté comme mesure la suppression des arrêts de trains dont généralement, aucun voyageur ne fait usage — ou seulement un — et cela en dehors des heures de pointe.

Tel est le critère utilisé en ce qui concerne ces suppressions.

La société estime que pareille mesure est largement justifiée par le temps que l'on fait perdre inutilement aux voyageurs du train que l'on fait s'arrêter sans qu'il y ait un besoin correspondant, par la quantité d'énergie dépensée par l'arrêt et le démarrage inutiles et en général par l'accélération et l'augmentation de la vitesse commerciale qu'elle obtient grâce à la suppression de pareils arrêts.

L'application de ces normes à l'ensemble des six lignes a donné comme résultat la possibilité de supprimer, en dehors des heures de pointe, les arrêts dont l'honorable membre a fait mention.

La SNCB juge indispensable de faire évoluer son offre à la demande de la clientèle. Ces adaptations comprennent aussi bien des suppressions que des rétablissements d'arrêts et de trains.

Elle entend poursuivre ses efforts et examinera à l'avenir d'autres lignes du réseau pour y réaliser des adaptations semblables.

Les mesures en question sont prises indépendamment du plan de restructuration actuellement élaboré, qui fera l'objet, avant toute décision, d'un examen adéquat des commissions des Communications du Sénat et de la Chambre.

Voici enfin, à l'intention de M. Conrotte, des éléments de réponse aux cinq questions qu'il a posées :

Les relations semi-directes Arlon-côte et vice versa ont fait d'année en année l'objet d'améliorations progressives, de telle sorte que toutes les localités importantes situées sur cet axe, telles Libramont et Jemelle, sont maintenant reliées toutes les heures entre elles et avec la capitale. Aussi, il y a lieu de signaler que la SNCB, déférant aux vœux exprimés par les utilisateurs du train 151, vient de décider de maintenir l'arrêt de ce train à Libramont.

Par l'accélération de relations directes choisies, la SNCB essaie d'attirer et de retenir une clientèle intéressée par un service rapide et confortable, susceptible de plaire à toutes les catégories d'utilisateurs.

Pour le surplus, il n'est pas possible de fournir des précisions concernant le nombre des membres de la CEE empruntant quotidiennement les trains internationaux qui traversent les Ardennes, aucun comptage de ce genre n'ayant été organisé à ce jour. Ces trains ne sont d'ailleurs pas réservés à une catégorie de voyageurs privilégiés, mais sont fréquentés assidûment par une clientèle à long parcours très diversifiée.

En ce qui concerne la suppression d'arrêts de trains, je me réfère à la réponse que je viens de donner à l'interpellation de M. Humblet.

En ce qui concerne le plan de restructuration proprement dit, le ministre Chabert tient à confirmer ce qu'il a déjà signalé ce matin à la commission des Communications. Dès que l'étude effectuée par la SNCB sera terminée, elle sera soumise à l'examen des commissions parlementaires de la Chambre et du Sénat et la décision qui devra éventuellement intervenir sera prise en connaissance des observations qui seront formulées.

M. le Président. — La parole est à M. Jean Humblet.

M. J. Humblet. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, chers collègues, je remercie M. le ministre de la réponse qu'il a bien voulu me donner.

Je constate toutefois — et je le comprends vu les circonstances — que, sur quatre points précis, il n'y a aucune adéquation entre mes questions et la réponse fournie.

1° Les comptages sont-ils bien ceux du mois d'octobre et non pas de la saison touristique ?

2° Quelle économie ces suppressions d'arrêt apporte-t-elle à la SNCB ?

3° Y a-t-il eu à ce propos concertation entre la SNCB et la SNCV ?

4° Une formule d'arrêt à la demande doit-elle être envisagée ?

Enfin, sur le fond, il me paraît important de comparer ce qui est comparable.

Dire qu'on aménage trois lignes en Flandre et trois en Wallonie donne une idée d'égalité, alors qu'il s'agit, d'une part, de quarante arrêts et, d'autre part, de quatre-vingts et qu'il y aura, par exemple, sur la ligne Antwerpen-Gent un certain nombre d'améliorations compensatoires et entre Ieper et Poperinge trente-deux trains au lieu de vingt !

Nous connaissons tous la situation de la Wallonie, celle de l'Entre-Sambre-et-Meuse, du sud du Namurois, de la vallée de la Lesse et du Luxembourg. En conséquence, Monsieur le Ministre, nous ne sommes plus disposés à accepter pour du pain bénit que l'on fasse état d'une parité, du fait que trois lignes seraient aménagées en Flandre et trois en Wallonie.

M. le Président. — La parole est à M. Chabert, ministre.

M. Chabert, Ministre des Communications. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, ayant été retenu à la Chambre par une question très importante, je n'ai pu me présenter plus tôt au Sénat. C'est là un problème d'organisation des travaux de nos deux assemblées et un ministre ne peut malheureusement être en même temps à deux endroits différents; finalement, j'ai quitté la Chambre où je retournerai immédiatement après mon intervention. Je m'en excuse auprès de l'interpella-

teur. Qu'il n'y voie aucune arrière-pensée de ma part ! Je suis toujours à la disposition du Sénat.

Je remercie mon collègue, M. Mathot, d'avoir bien voulu me rem-

placer. Ceci étant dit, je répondrai à l'interpellateur que je n'ai reçu, de sa part, qu'une note écrite très succincte, comportant à peine six lignes, dans laquelle ne figurait aucune des questions techniques qu'il vient de me poser. J'aurais pu lui donner toutes les précisions souhaitées s'il m'avait adressé une note plus circonstanciée. Il n'en a malheureusement pas été ainsi. Dès lors, il m'est techniquement impossible de lui répondre en détail, concernant les comptages notamment, sans avoir eu l'occasion d'en débattre avec la Société nationale des Chemins de fer.

Ceci doit certainement faire réfléchir sur la manière dont s'accomplit le travail parlementaire. Un ministre ne peut donner que ce qu'il a !

M. le Président. — Il s'agit, en réalité, Monsieur le Ministre, de la première interpellation de M. Humblet.

M. Chabert, Ministre des Communications. — Sans doute M. Humblet n'était-il pas au courant du fait qu'il convient d'adresser au ministre une note détaillée, surtout s'il aborde des questions techniques. Si elles étaient d'ordre politique, je serai en mesure de répondre. Par contre, si on m'interroge à propos de tel ou tel arrêt, je ne puis répondre immédiatement sans m'être informé. Un train s'arrête très souvent au cours de la journée. Je n'ai donc pas tous ses arrêts en mémoire.

Je promets à M. Humblet de lui donner, par écrit, tous les renseignements précis en réponse aux questions qu'il vient de me poser.

Je puis toutefois lui donner quelques précisions en ce qui concerne les comptages. Il s'agit bien de ceux du mois d'octobre, mois durant lequel la moyenne des voyageurs est la plus élevée pour l'ensemble du pays.

Ce matin, en commission, j'ai promis de faire opérer des comptages à plusieurs reprises, sur toutes les lignes.

Je le répète, à toutes les autres questions que M. Humblet m'a posées, il lui sera répondu directement par écrit.

M. J. Humblet. — Je vous remercie, Monsieur le Ministre.

M. le Président. — L'incident est clos.

PROJETS RELEVÉS DE LA CADUCITÉ

OPNIEUW AANHANGIG GEMAAKTE ONTWERPEN

M. le Président. — La loi du 21 mai 1979 a relevé de la caducité les projets de lois ci-après, dont le Sénat était saisi avant la dissolution :

1° Relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (articles disjoints);

2° Portant approbation de la Convention n° 47 concernant la réduction de la durée du travail à quarante heures par semaine, adoptée à Genève le 22 juin 1935 par la conférence générale de l'Organisation internationale du Travail, au cours de sa dix-neuvième session, et modifiée en 1946;

3° Modifiant la loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation;

4° Concernant l'industrie charbonnière dans le bassin campinois;

5° Relatif à la répression de certaines infractions aux dispositions sur la sollicitation de l'épargne publique;

6° Abaisant à dix-huit ans l'âge de la majorité civile;

7° Relatif à la protection de certains aspects de la vie privée;

8° Concernant le contrat d'agence commerciale;

9° Insérant dans le Code pénal des articles 248bis, 248ter et 248quater et modifiant la loi du 6 août 1931 établissant des incompatibilités et interdictions concernant les ministres, anciens ministres et ministres d'Etat, ainsi que les membres et anciens membres des Chambres législatives;

10° Adaptant le texte français et établissant le texte néerlandais de la loi du 25 ventôse an XI, contenant organisation du notariat;

11° Attribuant au Roi certains pouvoirs afin d'assurer l'exécution du traité instituant la Communauté économique européenne, notamment des directives du Conseil des Communautés européennes en matière de droit d'établissement et de libre prestation de services des médecins ressortissants des Etats membres de la Communauté économique européenne;

12° Concernant le canton judiciaire de Landen;

13° Relatif à l'octroi de la garantie de l'Etat pour un financement à moyen terme à consentir par des institutions financières belges à la république du Portugal;

14° Modifiant la loi du 18 mars 1838 organique de l'Ecole royale militaire;

15° Relatif aux droits pécuniaires des militaires;

16° Modifiant diverses dispositions légales relatives à la filiation et à l'adoption;

17° Relatif à l'octroi du titre honorifique de leurs fonctions aux bourgmestres, aux échevins, et aux présidents des conseils de l'aide sociale ou des anciennes commissions d'assistance publique;

18° Modifiant la loi du 29 mai 1952 organique du Conseil national du Travail;

19° Relatif aux présidents de section à la Cour de cassation;

20° Autorisant la Société anonyme belge d'exploitation de la Navigation aérienne (Sabena) à modifier ses statuts et à augmenter son capital social;

21° Modifiant, pour la région bruxelloise, la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme;

22° Modifiant la législation relative aux pensions des victimes civiles des deux guerres et de leurs ayants droits;

23° Modifiant les articles 455, 664, 674 et 693 du Code judiciaire et insérant un article 455bis dans le même code;

24° Contenant le règlement définitif du budget des services d'administration générale de l'Etat de l'année 1973 et de budgets d'organismes d'intérêt public de l'année 1973 ou des années antérieures;

25° Portant création d'un institut d'expertise vétérinaire;

26° Portant approbation de la Convention entre le royaume de Belgique et l'Australie tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, signée à Canberra le 13 octobre 1977;

27° Portant approbation de la Convention entre le royaume de Belgique et la république de Côte-d'Ivoire tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, signée à Abidjan le 25 novembre 1977;

28° Portant approbation de l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la république de Côte-d'Ivoire, signé à Abidjan le 25 novembre 1977.

Bij de wet van 21 mei 1979 werden de volgende ontwerpen van wet, die ingevolge de Kamerontbinding vervallen waren, opnieuw bij de Senaat ahangig gemaakt :

1° Betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (afgescheiden artikelen);

2° Houdende goedkeuring van het Verdrag nr. 47 betreffende de verkorting van de arbeidsduur tot veertig uur per week, aangenomen te Genève op 22 juni 1935 door de algemene conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie tijdens haar negentiende zitting, zoals het in 1946 werd gewijzigd;

3° Tot wijziging van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie;

4° Betreffende de steenkolenrijverheid in het Kempense bekken;

5° Betreffende de beteugeling van sommige misdrijven tegen de bepalingen in verband met het openbaar aantrekken van spaargelden;

6° Tot verlaging van de leeftijd van burgerlijke meerderjarigheid tot achttien jaar;

7° Tot bescherming van bepaalde aspecten van de persoonlijke levenssfeer;

8° Betreffende de handelsagentuurovereenkomst;

9° Tot invoering in het Strafwetboek van een artikel 248bis, een artikel 248ter en een artikel 248quater en tot wijziging van de wet van 6 augustus 1931 houdende vaststelling van de onverenigbaarheden en ontzeggingen betreffende de ministers, gewezen ministers en ministers van Staat, alsmede de leden en gewezen leden van de Wetgevende Kamers;

10° Houdende aanpassing van de Franse en vaststelling van de Nederlandse tekst van de wet van 25 ventôse jaar XI, op het notarisambt;

11° Waarbij aan de Koning sommige bevoegdheden worden gegeven om de uitvoering te verzekeren van de verplichtingen die voortvloeien uit het verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, met name uit de richtlijnen van de Raad van de Europese Gemeenschappen inzake het recht van vestiging en vrij verrichten van diensten van artsen die onderdaan zijn van een Lid-Staat van de Europese Economische Gemeenschap;

12° Betreffende het gerechtelijk kanton Landen;

13° Betreffende de toekenning van de waarborg van de Staat voor een door Belgische financiële instellingen aan de republiek Portugal te verlenen financiering op middellange termijn;

14° Tot wijziging van de wet van 18 maart 1838 houdende organisatie van de Koninklijke Militaire School;

15° Betreffende de geldelijke rechten van de militairen;

16° Tot wijziging van een aantal bepalingen betreffende de afstamming en de adoptie;

17° Betreffende het verlenen van de eretitels van hun ambt aan de burgemeesters, aan de schepenen en aan de voorzitters van de raden voor maatschappelijk welzijn of van de gewezen commissies van openbare onderstand;

18° Tot wijziging van de wet van 29 mei 1952 tot inrichting van de Nationale Arbeidsraad;

19° Betreffende de afdelingsvoorzitters in het Hof van cassatie;

20° Waarbij de Belgische Naamloze Vennootschap tot Exploitatie van het Luchtverkeer (Sabena) gemachtigd wordt haar statuten te wijzigen en haar maatschappelijk kapitaal te verhogen;

21° Tot wijziging, wat het Brussels gewest betreft, van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en de stedebouw;

22° Tot wijziging van de wetten betreffende de pensioenen voor de burgerlijke slachtoffers van beide oorlogen en hun rechthebbenden;

23° Tot wijziging van de artikelen 455, 664, 674 en 693 van het Gerechtelijk Wetboek en tot invoeging van een artikel 455bis in hetzelfde wetboek;

24° Houdende eindregeling van de begroting van de diensten van algemeen bestuur van de Staat van het jaar 1973 en van begrotingen van instellingen van openbaar nut van het jaar 1973 of voorgaande jaren;

25° Tot oprichting van een instituut voor veterinaire keuring;

26° Houdende goedkeuring van de Overeenkomst tussen het koninkrijk België en Australië tot het vermijden van dubbele belasting en het voorkomen van het ontgaan van belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen, ondertekend te Canberra op 13 oktober 1977;

27° Houdende goedkeuring van de Overeenkomst tussen het koninkrijk België en de republiek Ivoorkust tot het vermijden van dubbele belasting en tot het voorkomen van het ontgaan van belasting inzake belastingen naar het inkomen, ondertekend te Abidjan op 25 november 1977;

28° Houdende goedkeuring van de Scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de republiek Ivoorkust, ondertekend te Abidjan op 25 november 1977.

Les commissions compétentes en sont à nouveau saisies.

De bevoegde commissies worden weder belast met hun onderzoek.

COMMUNICATION DE M. LE PRESIDENT

MEDEDELING VAN DE VOORZITTER

M. le Président. — Aucune observation n'ayant été formulée quant à la prise en considération des propositions de loi dont il a été question au début de la séance, puis-je considérer qu'elles sont renvoyées aux diverses commissions compétentes ?

Er werden geen opmerkingen gemaakt betreffende de verwijzing van de voorstellen van wet waarvan sprake bij het begin van onze vergadering. Ik veronderstel dus dat de Senaat het eens is met de voorstellen van het bureau. (*Instemming.*)

Ces propositions de loi sont donc prises en considération et renvoyées aux commissions indiquées.

Dan zijn de voorstellen van wet in overweging genomen en naar de aangeduide commissies verwezen.

La liste de ces propositions de loi, avec indication des commissions auxquelles elles sont renvoyées, paraîtra en annexe aux *Annales parlementaires* de la présente séance.

De lijst van die voorstellen van wet, met opgave van de commissies waarnaar ze zijn verwezen, zal als bijlage bij de *Parlementaire Handelingen* van de vergadering van heden verschijnen.

Le Sénat se réunira mardi prochain, 29 mai 1979, à 14 heures.

De Senaat vergadert opnieuw aanstaande dinsdag, 29 mei 1979, te 14 uur.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(La séance est levée à 17 h 45 m.)

(De vergadering wordt gesloten te 17 u. 45 m.)

ANNEXE — BIJLAGE

PROPOSITIONS DE LOI — VOORSTELLEN VAN WET

Prise en considération — Inoverwegingneming

1. Organisant le règlement des créances alimentaires par l'intermédiaire d'un office national des créances alimentaires (de Mme Hanquet et consorts).

1. Tot regeling van alimentatievorderingen door bemiddeling van een rijksbureau voor alimentatievorderingen (van Mevr. Hanquet c.s.).

— Renvoi à la commission de la Justice.

Verwezen naar de commissie voor de Justitie.

2. Portant des dispositions spéciales en vue d'assurer le fonctionnement du Fonds des bâtiments scolaires des écoles de l'Etat et du Fonds des bâtiments scolaires provinciaux et communaux (de M. Kuylen et consorts).

2. Houdende bijzondere bepalingen met het oog op het verzekeren van de werking van het Gebouwenfonds voor de rijksscholen en van het Fonds voor provinciale en gemeentelijke schoolgebouwen (van de heer Kuylen c.s.).

— Renvoi à la commission de l'Education nationale.

Verwezen naar de commissie voor de Nationale Opvoeding.

3. Relative au statut des pharmaciens n'exerçant pas une activité indépendante (de M. Vernimmen et consorts).

3. Betreffende het statuut van de apothekers die geen zelfstandig beroep uitoefenen (van de heer Vernimmen c.s.).

— Renvoi à la commission de l'Emploi, du Travail et de la Prévoyance sociale.

Verwezen naar de commissie voor de Tewerkstelling, de Arbeid en de Sociale Voorzorg.

4. Modifiant la loi du 1^{er} mars 1922 relative à l'association de communes dans un but d'utilité publique (de M. Egelmeers et consorts).

4. Tot wijziging van de wet van 1 maart 1922 op de vereniging van gemeenten tot nut van het algemeen (van de heer Egelmeers c.s.).

— Renvoi à la commission de l'Intérieur et de la Fonction publique.

Verwezen naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken en het Openbaar Ambt.

5. Etendant le tableau des fonctions actives annexé à la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions civiles et ecclésiastiques (de MM. Gijs et Vangeel).

5. Tot uitbreiding van de tabel der actieve diensten, gevoegd bij de wet van 21 juli 1844 op de burgerlijke en kerkelijke pensioenen (van de heren Gijs en Vangeel).

— Renvoi à la commission des Finances.

Verwezen naar de commissie voor de Financiën.

6. Modifiant l'article 12, § 1^{er}, 5^o, des lois sur la milice, coordonnées le 30 avril 1962 (de M. R. Gillet).

6. Tot wijziging van artikel 12, § 1, 5^o, van de dienstplichtwetten, gecoördineerd op 30 april 1962 (van de heer R. Gillet).

— Renvoi à la commission de l'Intérieur et de la Fonction publique.

Verwezen naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken en het Openbaar Ambt.

7. Instituant une commission royale chargée de préparer la codification, l'harmonisation et la simplification de la législation relative à la sécurité sociale (de M. Deleecq et consorts).

7. Tot instelling van een koninklijke commissie ter voorbereiding van de codificatie, de harmonisatie en de vereenvoudiging van de sociale zekerheid (van de heer Deleecq c.s.).

— Renvoi à la commission de l'Emploi, du Travail et de la Prévoyance sociale.

Verwezen naar de commissie voor de Tewerkstelling, de Arbeid en de Sociale Voorzorg.

8. Modifiant la loi du 14 juillet 1976 relative aux marchés publics de travaux, de fournitures et de services (de M. Vanackere et consorts).

8. Tot wijziging van de wet van 14 juli 1976 betreffende de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten (van de heer Vanackere c.s.).

— Renvoi à la commission des Finances.

Verwezen naar de commissie voor de Financiën.

9. Insérant un article 710bis dans le Code civil (de M. Lindemans).

9. Tot invoeging van een artikel 710bis in het Burgerlijk Wetboek (van de heer Lindemans).

— Renvoi à la commission de la Justice.

Verwezen naar de commissie voor de Justitie.

10. Modifiant la loi du 16 mai 1900 sur le régime successoral des petits héritages (de M. Lindemans et consorts).

10. Tot wijziging van de wet van 16 mei 1900 tot erfregeling van de kleine nalatenschappen (van de heer Lindemans c.s.).

— Renvoi à la commission de la Justice.

Verwezen naar de commissie voor de Justitie.

11. Modifiant l'article 6 de la loi du 2 juillet 1975 sur la protection des animaux (de MM. Seeuws et Coppieters).

11. Tot wijziging van artikel 6 van de wet van 2 juli 1975 op de dierenbescherming (van de heren Seeuws en Coppieters).

— Renvoi à la commission de la Justice.

Verwezen naar de commissie voor de Justitie.