

SEANCE DU JEUDI 29 MAI 1980
VERGADERING VAN DONDERDAG 29 MEI 1980SEANCE PUBLIQUE
DE LA SECTION DES AFFAIRES ECONOMIQUES
OPENBARE VERGADERING
VAN DE AFDELING ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN

SOMMAIRE :

CONGES :

Page 1648.

PROJETS DE LOI (Discussion) :

Projet de loi contenant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1980.

Projet de loi ajustant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1979.

Discussion générale. — *Orateurs* : MM. Humblet, C. De Clercq, Hanin, Van Ooteghem, Donnay, Adriaensens, Nutkewitz, De Seranno, Sondag, Maes, Vannieuwenhuyze, Mme Mathieu-Mohin, MM. Claeys, de Wasseige, Vergeylen, Flagothier, Neuray, M. Chabert, ministre des Travaux publics, p. 1648.

Projet de loi contenant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1980.

Discussion des articles. — *Orateurs* : MM. de Wasseige, De Seranno, Neuray, p. 1670.

Projet de loi ajustant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1979.

Examen des articles, p. 1676.

INHOUDSOPGAVE :

VERLOF :

Bladzijde 1648.

ONTWERPEN VAN WET (Bespreking) :

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1980.

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1979.

Algemene bespreking. — *Sprekers* : de heren Humblet, C. De Clercq, Hanin, Van Ooteghem, Donnay, Adriaensens, Nutkewitz, De Seranno, Sondag, Maes, Vannieuwenhuyze, Mevr. Mathieu-Mohin, de heren Claeys, de Wasseige, Vergeylen, Flagothier, Neuray, de heer Chabert, minister van Openbare Werken, blz. 1648.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1980.

Bespreking van de artikelen. — *Sprekers* : de heren de Wasseige, De Seranno, Neuray, blz. 1670.

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1979.

Bespreking van de artikelen, blz. 1676.

PRESIDENCE DE M. BOEY, PRESIDENT
VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER BOEY, VOORZITTER

La séance est ouverte à 14 h 05 m.

De vergadering wordt geopend te 14 u. 05 m.

Le procès-verbal de la dernière séance est déposé sur le bureau.

De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.

CONGES — VERLOF

MM. Canipel, en mission à l'étranger; Bailly, Belot et Hubin, en raison d'autres devoirs; Férier, pour cause de maladie, demandent d'excuser leur absence à la présente séance.

Afwezig met bericht van verhindering : de heren Canipel, met opdracht in het buitenland; Bailly, Belot en Hubin, wegens andere plichten; Férier, wegens ziekte.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving.

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1980

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1979

Discussion générale

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1980

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

Algemene beraadslaging

M. le Président. — Nous abordons l'examen des projets de loi relatifs au budget du ministère des Travaux publics.

Wij vatten de beraadslaging aan over de ontwerpen van wet betreffende de begroting van het ministerie van Openbare werken.

La discussion générale est ouverte.

De algemene beraadslaging is geopend.

La parole est à M. Humblet.

M. Humblet. — Monsieur le Président, chers collègues, je me rends parfaitement compte de la situation, non pas embarrassante mais difficile, dans laquelle se trouve un ministre qui, *ex abrupto*, doit assumer les responsabilités d'un cabinet incontestablement important.

Comme nous l'avons fait récemment pour le budget du ministère de l'Emploi et du Travail, nous présentons un amendement visant à ramener au niveau de 1979 les dépenses de cabinet, et ce pour répondre à une attitude systématiquement favorable à l'administration par rapport au cabinet.

En deuxième lieu, je voudrais aborder un peu plus longuement le problème des tracés autoroutiers à partir d'un exemple qui préoccupe considérablement la population de l'arrondissement de Nivelles.

En effet, en matière de tracés autoroutiers, comme dans bien des cas, on est en présence d'impératifs contradictoires : d'une part, la nécessité d'améliorer les liaisons et, d'autre part, le souci de sauvegarder l'environnement. Quand je parle d'environnement, je vise aussi la sauvegarde des terres agricoles. A ce propos, depuis pas mal d'années, le Brabant wallon a deux préoccupations.

La première est d'assurer une liaison est-ouest satisfaisante compte tenu de la configuration « horizontale », si je puis m'exprimer ainsi, de cet arrondissement et du fait que les grandes voies qui le traversent, notamment les autoroutes, sont dans l'axe nord-sud et non pas dans l'axe est-ouest. Une préoccupation essentielle est de ne pas saccager les terres agricoles tout en utilisant au maximum les voies existantes comme pour le tracé de la RN226 de Corroy-le-Grand, c'est-à-dire du site de Louvain-la-Neuve vers Jodoigne. De l'autre côté, vers l'ouest, le tracé actuel fait aboutir la route 226 à Nivelles. Elle traverse une belle région où des travaux sont en voie de réalisation. Je me suis adressé à votre prédécesseur, sans succès d'ailleurs, pour qu'on ne développe pas systématiquement les ouvrages d'art qui ne sont pas indispensables. Ce problème, hélas, appartient déjà au passé.

Ce qui n'est pas du passé, c'est la poursuite de la liaison de Nivelles vers l'ouest. Je dois à nouveau soulever le problème de la prise de décision à propos de la RN77, c'est-à-dire de la liaison Ittre-Quenast. Cela n'est pas sans lien avec le problème du contournement de Bruxelles, mais ce n'est pas uniquement de cela qu'il s'agit. Nombre de milieux, notamment les associations de défense de l'environnement, les comités de quartier, des organisations sociales, considèrent que le tracé actuellement prévu pour la liaison Ittre-Quenast ne se justifie pas.

Il semble que les deux milliards, valeur 1979 — les travaux s'échelonnant sur sept ans, la facture finale s'élèvera certainement à près de trois milliards — ne seront pas employés à bon escient. Pourquoi ? Parce que, comme je l'ai dit, la route 226 aboutit à Nivelles. C'est donc par rapport à Nivelles et non pas à Ittre qu'il faut raisonner.

En outre, si je suis bien informé, aucune enquête faisant la distinction entre le trafic local, qui va de Braine-l'Alleud à Quenast, et le trafic de transit n'a été menée. Une des nécessités impérieuses est d'éviter les goulots d'étranglement au carrefour d'Henripoint et surtout dans la traversée de la zone industrielle de Clabecq-Tubize.

Etant donné cette absence d'enquête sur la nature du trafic, il conviendrait de revoir la solution actuelle, dont votre prédécesseur semblait considérer qu'elle était irréversible, mais j'espère vivement que ce n'est pas le cas. Une solution alternative devrait être trouvée en distinguant la traversée de Clabecq-Tubize au sud de la route actuelle, c'est-à-dire au sud du site des Forges, et la liaison entre Nivelles, et plus spécialement la rocade de Nivelles, et la route nationale, Bruxelles-Mons, éventuellement au sud de Quenast.

Il ne m'appartient pas, ici, de proposer une solution technique précise. Plusieurs ont été avancées. Un club automobile a même reproduit des suggestions émises par des associations de défense de l'environnement et par des comités de quartier. Mon intervention vise à montrer qu'il est nécessaire d'adapter les propositions à l'évolution du trafic et de ne pas s'appuyer sur un projet remontant à plus de dix ans. La question me paraît d'importance quand on sait qu'il s'agit, je le répète, d'un montant de plus de deux milliards qui pourrait être mieux utilisé, notamment au bénéfice de l'arrondissement de Nivelles, s'il assurait, par exemple, des retombées en matière d'emploi.

Ce genre de tracé, en effet, n'apporte pas un véritable développement économique à la sous-région en question.

Il me paraît fondamental, en l'occurrence, de distinguer le trafic local du trafic de transit, de résoudre un problème particulier, celui de la traversée de Clabecq et d'assurer une liaison est-ouest en Brabant wallon. Il convient également d'éviter des projets mégalomanes pour la rocade sud de Bruxelles.

« Cent fois sur le métier remettez votre ouvrage. » L'occasion unique vous est donnée d'appliquer cette maxime, Monsieur le Ministre, et d'adapter ainsi les décisions aux exigences d'une société dont la mutation est de plus en plus rapide, tout en rencontrant les besoins prioritaires.

Par ailleurs, pour les habitants de cette région, nombre de lieux ont une valeur sentimentale indéniable. Je songe notamment au Boir de la Houssière, à proximité de Braine-le-Comte. Tout qui connaît la chanson wallonne moderne n'y est pas insensible.

Il ne s'agit pas de suivre aveuglément tel ou tel avis, mais de trouver une solution globale qui réponde aux impératifs que je viens de souligner.

Ceci est évidemment un exemple parmi d'autres.

Je vous demande, Monsieur le Ministre, que, dans une première phase, vous geliez ce problème le temps nécessaire à l'élaboration de formules plus adéquates. Il serait, en tout cas, souhaitable que les administrations communales et l'ensemble des mouvements les plus divers, sociaux et écologiques notamment, soient à nouveau consultés. Pour nous, en effet, la démocratie implique que l'on sollicite aussi l'avis de la base. (*Applaudissements sur les bancs du FDF-RW.*)

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

De heer C. De Clercq. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, in het kader van deze algemene bespreking wilde ik graag een drietal punten aan uw aandacht onderwerpen.

Het eerste betreft de uitvoering van de wet van 12 juli 1971 betreffende het herstel van zekere schade veroorzaakt aan privé-goederen door natuurrampen.

Tijdens de Senaatszitting van 29 mei 1979 heeft uw geachte voorganger, de heer Mathot, verklaard dat alle getroffen van de overstromingsramp te Ruisbroek vóór het einde van het jaar 1979 schadeloos zouden zijn gesteld. Deze belofte werd helaas niet ingelost. Naar ik verneem, werden de dossiers wel getekend door de gouverneur van de provincie Antwerpen en genotificeerd, doch is er geen of onvolgende opvolging door de bevoegde diensten van uw departement. Het betreft hier de uitvoering van de artikelen 19 en 20 van de wet. Het is bedroevend te moeten vaststellen dat na bijna vier en een half jaar de financiële schadeloosstelling door de Staat nog niet voor elkeen is geregeld.

Het tweede punt betreft de onteigeningen in het kader van de moderniseringswerken aan het kanaal te Willebroek.

Het vijfjarenplan van de moderniseringswerken aan het zeekanaal bepaalt dat de onteigeningen aan de Oostdijk te Willebroek zullen worden aangevat in het begin van het jaar 1983. Eens dat de maatschappij NV Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel in het bezit van de definitieve opmetingen zal zijn, kan een passend koninklijk besluit worden uitgelokt om tot deze onteigeningen te kunnen overgaan.

Voor de personen die hierbij betrokken worden, is er geen probleem, aangezien artikel 11 van de Grondwet van toepassing is, dat luidt : « Niemand kan van zijn eigendom worden ontzet dan ten algemenen nutte, in de gevallen en op de wijze bij de wet bepaald en tegen billijke en voorafgaande schadeloosstelling. »

Dat is dus duidelijk. Maar er wordt door de maatschappij NV Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel ook bepaald dat nu reeds kan worden overgegaan tot de minnelijke aankoop van goederen, mits gunstig advies van de maatschappij en indien de betrokken eigenaars dit wensen. Deze minnelijke aankoop geschiedt door het Comité tot aankoop van onroerende goederen voor rekening van de Staat.

Welk is dan de toestand inzake het bedrag van de schadeloosstelling ? De personen die nu reeds het initiatief nemen — dus vooruitziend zijn — om een andere woonst te verwerven of te bouwen, krijgen inderdaad niet het bedrag. Met andere woorden, zij worden gesanctioneerd ten aanzien van personen die afwachten tot het onteigeningsbesluit van toepassing zal worden. Dit lijkt mij niet ernstig en niet rechtvaardig ten aanzien van degenen die wel het initiatief nemen en dus op langere termijn bekeken de maatschappij een dienst verlenen in het kader van de geplande werken.

Verwijzend naar mijn parlementaire vraag van vroeger, durf ik aandrigen opdat onmiddellijk het vermelde koninklijk besluit zou worden uitgevaardigd, zodat een normale onteigeningsvergoeding aan elke persoon, die in dat plan is betrokken door middel van zijn onroerende goederen, kan worden toegekend.

Het derde punt betreft de snelweg Brussel-Willebroek-Mechelen. Tijdens de Senaatszitting van 23 mei 1979 heb ik reeds gewezen op de beroering die was ontstaan naar aanleiding van de plannen voor het aanleggen van een snelweg Brussel-Willebroek-Mechelen.

Wij hebben ook gezegd dat de plaatselijke studiegroep een alternatief plan had opgemaakt, na raadpleging en consultatie van de betrokken inwoners en van deskundigen, en dat men tot het besluit was gekomen dat een beperking van de zogeheten ring rond Willebroek in het vooruitzicht zou kunnen worden gesteld. Uit verkeerstechnische of uit ruimtelijke overwegingen wordt niet betwist dat de ring rond Willebroek noodzakelijk is, integendeel. De werkgroep is echter tot het besluit gekomen dat, mits aanpassing van het tracé, een betere wegaanleg in alle opzichten zou kunnen worden gerealiseerd.

Tijdens dezelfde vergadering had ik ook gevraagd over het plan van deze studiegroep het advies te vragen van de gemeenten Mechelen, Willebroek en Puurs en eventueel de plaatselijke bevolking te consulteren. Ik heb ook aan de toenmalige minister, uw geachte voorganger, de heer Mathot, het volledig dossier van het alternatief studieontwerp overhandigd.

De minister heeft op 29 mei 1979 geantwoord dat hij in principe het tracé van het gewestplan diende te volgen.

Sedertdien heb ik daarover noch van de minister, noch van zijn diensten enig teken van leven gehad.

Gegeven de zeer ongebruikelijke administratieve methode van werken, ben ik zo vrij een paar concrete vragen te stellen aan de huidige minister van Openbare Werken :

1. Welke onteigeningsbesluiten werden getroffen, met verzoek datum en juist voorwerp te vermelden ?

2. Werd in het raam van de voorbereiding van dit ontwerp een milieueffektrapport opgesteld dat de gevolgen van dit overheidsvoornemen voor het leefmilieu vooraf en zo nauwkeurig mogelijk beschrijft ? Denken wij aan landbouw, tuinbouw, verkeerswezen, ruimtelijke ordening en stedenbouw, bodemaspecten, menselijke aspecten enz ?

3. Welke instanties werden hierover geraadpleegd gegeven dat de Ecologische Commissie van het departement van Openbare Werken hieromtrent geen advies heeft uitgebracht ?

4. Welke alternatieve mogelijkheden werden onderzocht ? Waarom werden ze niet weerhouden ? Welke was hun kostprijs ?

Ik overhandig vandaag opnieuw het volledig dossier van het alternatief studieontwerp aan de minister van Openbare Werken, met de stille hoop ditmaal meer resultaat te mogen boeken ten gunste van de bevolking en van de openbare financiën.

Zonder het alternatief voorstel te willen resumeren in zijn technisch uitzicht, stel ik er prijs op een paar gegevens en conclusies van dit alternatief ontwerp te herhalen.

Indien het tracé dat op het gewestplan is getekend, wordt uitgevoerd zou voor de aanleg een investering nodig zijn van 827 miljoen en voor de onteigeningen 135 miljoen, samen ruim 1 miljard. Wanneer evenwel het alternatief voorstel CVW wordt in aanmerking genomen, volstaat een investering van 826 miljoen voor de aanleg en van 38 miljoen voor de onteigeningen, samen 864 miljoen.

Nu volgen enkele beschouwingen in verband met de kostprijs en de milieubelasting. Ontegensprekelijk valt de oplossing CVW economisch voordeliger uit dan de volledige uitvoering van de expresweg zoals getekend op het gewestplan.

Deze besluitvorming stemt volledig overeen met de prognoses van de geraadpleegde deskundigen.

Ten tweede, zeer zeker is de kostprijs van de viaduct tussen de auto-weg A12 en de Blaasveldstraat te Tiselt, duurder dan de aanleg in volle grond binnen dit vak. Dit betekent dat voor een gelijkblijvend lengte-profiel de oplossing CVW in open viaduct duurder uitvalt. De werkgroep is de mening toegedaan dat deze meerprijs wel degelijk opweegt tegen de nadelen van een volle grond opbouw in deze zone, onder meer inzake grondwinst, behoud weilanden en landschapsbehoud. Hier dient dus een politieke keuze te gebeuren, die naar onze mening moet uitgaan naar de oplossing in viaduct.

Ten derde, samenvattend kan dan ook worden gesteld dat bij gelijkblijvende constructievormen, het voorgestelde CVW-plan tot belangrijke economische besparingen leidt, en alleszins te verkiezen valt boven het tracé van het gewestplan.

Inzake milieubelasting kan het volgende worden gesteld :

De beide oplossingen vormen uiteraard een ecologisch verlies. Het is echter duidelijk dat dit verlies tot een minimum wordt beperkt bij de oplossing CVW en wel op drie vlakken :

a) Winst aan grondwinning van 1 410 000 m³;

b) Winst aan onteigeningen landbouwgronden : 44,7 hectaren;

c) Winst aan landschapsbehoud.

Deze drie winstfactoren hebben tot uiteindelijk resultaat dat de land- en tuinbouwzone ten zuiden van Willebroek vrijwel integraal kan worden behouden en dat een minimum aan schade wordt aangebracht aan de ecologische waarde van dit agrarisch gebied.

Als besluitvorming mag het volgende gelden :

Zonder twijfel kan worden vastgesteld dat het traject op het gewestplan in belangrijke mate moet worden herzien. Het is onbetwistbaar dat nodeloos gronden worden onteigend, en mits een aanpassing van deze inplanting heel wat minder schade aan het landbouwbestand kan worden berokkend. De voorgestelde oplossing CVW valt ongetwijfeld te verkiezen boven deze van het gewestplan, en dit om die redenen :

a) Het traject wordt tot een strikt minimum beperkt, zonder hierdoor te schaden aan de verkeerstechnische aspecten. Nogmaals wensen wij hier te herhalen dat de tijdswinstverschillen zeer klein zijn, en alleszins geen meerlengte van 3 km voor de nieuwe expresweg verantwoorden;

b) Het CVW-traject betekent een belangrijke economische winst aan investering ten opzichte van het gewestplan. Deze winst is dermate hoog dat zelfs bij uitvoering in open viaduct, de balans nog steeds positief uitvalt voor de oplossing CVW;

c) Tenslotte, en dit kan niet voldoende worden herhaald, wordt weinig of geen afbreuk gedaan aan het bestaande land- en tuinbouwbedrijf.

Het is onze overtuiging dat alleen deze oplossing de enig zinvolle is, zowel technisch, economisch als ecologisch. De werkgroep van de VZW « CVW » is dan ook eenparig van oordeel dat een uitvoering van de op het gewestplan voorziene expresweg moet vermeden worden, aangezien betere, even efficiënte oplossingen voorhanden zijn.

Het zou bijzonder jammer zijn — men kan zich de vraag stellen om welke redenen — indien de op het gewestplan voorziene oplossing, een groter gewicht in de schaal zou werpen dan een minder kostende, en ecologisch verantwoorde oplossing. Rekening gehouden met de plaatselijke woonomstandigheden, de noodzaak aan een verkeersveilig wegvervoer, en de zorg voor het behoud van ons landbouwbestand, is een herziening zonder meer een noodzaak.

Ik zou het op prijs stellen mocht de minister voldoende aandacht schenken aan dit drievoudig probleem. (Applaus op de banken van de meerderheid.)

M. le Président. — Mesdames, Messieurs, il reste quinze orateurs inscrits dans la discussion générale.

Er zijn nog vijftien sprekers ingeschreven.

Ik stel voor de sprekerslijst te sluiten.

L'assemblée est-elle d'accord pour clore la liste des orateurs ? (*Assentiment.*)

Il en est donc ainsi décidé.

Dan is hiertoe besloten.

La parole est à M. Hanin.

M. Hanin. — Je ne vous parlerai pas, Monsieur le Ministre, de problèmes particuliers. Certes, j'estime qu'il est tout à fait légitime que les parlementaires abordent les problèmes qui concernent leur région; ils peuvent ainsi éclairer le ministre sur un certain nombre de points qu'il pourrait ne pas connaître.

Deux raisons me dictent ma conduite. La première est que je suis persuadé que vous avez établi de très bonnes communications, avec votre administration, je m'étonnerais toutefois que vous soyez déjà en possession de tous les éléments vous permettant de recontrer les différents problèmes dont vous aurez à traiter. La seconde raison est qu'il me semble bon que certains problèmes soient abordés de façon tout à fait générale.

J'estime, en outre, que pour pouvoir répondre aux questions que je vais poser, il suffit d'être intelligent. Je crois que la condition est remplie. (*Sourires.*)

M. Chabert, Ministre des Travaux publics. — C'est ce que les Romains appelaient une *captatio benevolentiae*.

M. Hanin. — Si j'étais Grec, vous pourriez me dire : *Timeo Danaos et dona ferentes*.

J'aborderai donc le sujet d'une manière très générale. J'aimerais qu'en matière de routes et surtout d'autoroutes, on veille parcimonieusement tant aux deniers de l'Etat — c'est une préoccupation d'une brûlante actualité — qu'aux terres.

Lorsque je compare les autoroutes construites en Belgique depuis un certain nombre d'années avec des autoroutes étrangères, je constate que nous avons des autoroutes de luxe. Je ne pense pas seulement à l'éclairage, mais aussi au terrain que leur construction a nécessité.

Ceci n'est pas seulement vrai pour les autoroutes mais encore pour certaines routes à quatre bandes. Je songe notamment — car c'est un exemple que je connais bien — à la route à quatre bandes que l'on termine actuellement entre Bouillon et la Barrière de Champlon. Je suis atterré quand je vois la largeur de la bande de terre qui a été prise à cette fin. Je ne proteste nullement contre la construction de cette route par ailleurs très utile, mais contre le fait que l'on a sacrifié plus de terres que ce n'était nécessaire.

M. De Seranno. — Peut-être prévoit-on des pistes cyclables sur les côtés ?

M. Hanin. — Je parlerai également de ce problème des pistes cyclables.

Je voudrais que l'on se rende bien compte qu'à l'heure actuelle, il importe d'être plus modéré. Exproprier d'aussi grandes surfaces et les aménager coûte extrêmement cher; il convient d'y être attentif plus encore au moment où le budget de l'Etat est en difficulté. En outre, les terres agricoles ou les parties de forêts expropriées en vue de la construction de routes ou d'autoroutes sont définitivement perdues.

Or, notre pays n'est pas suffisamment riche en terres agricoles ou en forêts pour qu'on puisse se permettre de les gaspiller.

Cette façon de procéder a trouvé son origine, selon moi, à une époque pas si lointaine — quinze ou vingt ans environ — où l'on était exclusivement attentif à la rentabilité économique immédiate, industrielle en un certain sens; le reste était considéré comme accessoire et l'on estimait alors que l'on avait assez de terres.

En réalité, nous n'avons pas assez d'espace. On ne peut dès lors se permettre de le gaspiller.

Pour les autoroutes dont la construction n'est pas encore commencée — je songe notamment à certaines autoroutes projetées dans des régions autres que la mienne et à propos desquelles je ne prendrai pas position — il convient de réfléchir sérieusement à ce problème. Quant à celles qui sont en cours de construction, il faudra veiller à les terminer en économisant tant l'argent des contribuables que les terres agricoles ou forestières.

De même, j'aimerais, lorsqu'il s'agit des routes, que vous donniez à votre administration des directives dont vous surveillerez l'application. Autant je suis persuadé que les grandes voies de communication permettant la rapidité d'accès à différents endroits, sont essentielles pour un pays ou une région, autant j'estime que l'infrastructure des 20 ou 30 derniers kilomètres de routes ne doit pas nécessairement revêtir un caractère identique.

Je me méfie très fort de la tournure d'esprit de certains ingénieurs des Ponts et Chaussées pour qui la ligne droite est non seulement le trajet le plus court d'un point à l'autre, mais aussi le plus beau. L'idéal pour eux — la route étant un but en soi — serait de n'avoir que des lignes droites, avec, bien entendu, une ville à chaque extrémité, concession qui serait faite à la vie.

Or, dans une région comme la mienne — et il doit en être de même ailleurs, il conviendrait de maintenir les routes dans leur tracé et leur sinuosité actuels, en les dotant toutefois de revêtements convenables. Il ne serait même pas nécessaire de les élargir, dès lors que six ou sept mètres seraient ainsi rendus utilisables.

De grâce, Monsieur le Ministre, demandez à votre administration de respecter les courbes qui s'inscrivent dans le paysage. Votre prédécesseur, M. Mathot, s'était déclaré d'accord sur cette façon de voir. Je suis persuadé que vous le serez, vous aussi, et que vous voudrez bien me le confirmer.

Sur le plan économique également, cette manière de procéder présentera un intérêt, car, dans la mesure où le kilomètre de route coûte moins cher, il sera possible d'en construire davantage pour la même somme mise à votre disposition.

Enfin, je vous demanderai de ne pas perdre de vue le problème des pistes cyclables auquel M. De Seranno a fait allusion. Voici un an ou deux, nous avions attiré l'attention du ministre des Travaux publics sur l'intérêt des pistes cyclables, tant sur le plan de la qualité de la vie qu'au point de vue touristique. Un effort a déjà été réalisé dans le sens de l'aménagement de pistes, mais il reste insuffisant. Je souhaite qu'une part supplémentaire du budget y soit consacrée. Les routes ordinaires encombrées de voitures ne permettent plus une circulation aisée et agréable pour les utilisateurs de cycles.

Je tenais à vous rendre attentif à ces quelques considérations. J'espère que vous me direz que vos pensées coïncident avec les miennes et que vous veillerez au respect, par votre administration, des principes dont je viens de tracer les grandes lignes. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Van Ooteghem.

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, wanneer wij een begroting bespreken einde mei, op een ogenblik dat reeds een groot gedeelte van die begroting is opgebruikt, dan blijkt dat voor velen maar een formaliteit te zijn en zeker geen ernstig parlementair werk. Bovendien moet die half opgebruikte begroting verdedigd worden door een kersvers minister die waarschijnlijk nog moet inwerken in de materie. Tot overmaat van ramp moet die begroting worden goedgekeurd door een fractie die ze in de Kamer heeft verworpen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de belangstelling niet bijster groot is voor deze bespreking, en dat al vast één fractie vrijwel afwezig is. Nochtans zouden de Vlamingen ongelijk hebben, mochten zij voor die begroting geen belangstelling hebben want zij worden eens te meer in het ootje genomen en ik zal dit bewijzen.

Ten einde de agenda niet te overladen, Mijnheer de Minister, en om te vermijden dat u door de hoven het bos niet meer zou zien, zal ik hier geen uitvoerig betoog houden maar gewoon vijf vragen stellen. Het zijn zeer concrete vragen waarop ik hoop een concreet antwoord te krijgen. De vragen zijn gedeeltelijk van lokaal en gedeeltelijk van nationaal belang.

De eerste vraag betreft de verbinding tussen de rijksweg 56 — Gent - Bergen - Borinage — en de E5.

Naar verluidt zou het ministerie van Openbare werken zinnens zijn de verbinding tussen de rijksweg 56 en de E5 tot stand te brengen via het oorspronkelijk gepland tracé.

Mak ik u op volgende feiten opmerkzaam maken :

1. Dit oorspronkelijk gepland tracé komt niet meer voor op het gewestplan « Het Gentse en de kanaalzone »;

2. Het verkeer tussen Oosterzele en de E5 kan zonder meer worden opgevangen door de expresweg Wetteren-Oosterzele;

3. Het tracé Oosterzele-Merelbeke zou op enkele tientallen meters van de kliniek Josephine-Charlotte en de psychiatrische instelling Caritas worden aangelegd en de noodzakelijke rust van de patiënten grondig verstoren;

4. Bovendien zou dit tracé een zeer waardevol natuurgebied op een onherstelbare manier verminken.

Zal u bij het vastleggen van het tracé Oosterzele-E5 van de rijksweg 56 met deze humanitaire, ecologische en economische argumenten rekening houden ?

De tweede vraag betreft rijksweg 746 Pecq-Armentières.

Voor de rijksweg 746 Pecq-Armentières, die initiaal gedeeltelijk over Vlaams grondgebied was gepland, is er in een krediet van 500 miljoen voorzien. Zoals u weet is er in West-Vlaanderen fel verzet gerezen tegen de aanleg van die weg die geen ander doel heeft dan het kanton Komen met Wallonië te verbinden, met het resultaat dat waardevolle Vlaamse landbouwgrond wordt opgeofferd.

Kan de minister ons zeggen of er een definitieve beslissing is gevallen over het tracé van de weg Pecq-Armentières en, zo ja, of het tracé, zoals oorspronkelijk voorzien, over het Vlaams grondgebied zal lopen?

M. Lagneau. — Permettez une interruption, Monsieur Van Ooteghem. La ligne de chemin de fer Gand-Lille traverse le territoire wallon. Cela n'a jamais dérangé personne en Wallonie.

De heer Van Ooteghem. — Het gaat hier over het opofferen van waardevolle landbouwgronden waartegen de landbouwers terecht in verzet zijn gekomen. Het betreft hier immers niets anders dan een politiek nut, namelijk het verbinden van een eiland in Vlaanderen met Wallonië.

Een derde vraag betreft de crisis in de bouwsector en vooral in de woningbouw.

De bouwsector die altijd de motor van de Belgische economie is geweest en die aan niet minder dan 500 000 mensen een zeer behoorlijk inkomen verschaft, verkeert in moeilijkheden. Wat wij hebben gevreesd en voorspeld is zich nu aan 't voltrekken, men is de kip met gouden eieren aan 't slachten.

Volgens de weekberichten van de Kredietbank was er in de bouwsector in 1978 een negatieve groei van 6,9 pct. en in 1979 van liefst 19,1 pct. De Kredietbank voorspelt dan ook dat het aantal faillissementen in de bouw nog zal toenemen.

In december 1979 was 7 pct. van de actieve bevolking werkloos. De bouwnijverheid lag met 10 pct. ver boven dat gemiddelde. Volgens de beroepsvereniging van de bouwpromotors waren er in vergelijking met 1978 in 1979 22 pct. minder appartementen in opbouw en werden er 32 pct. minder appartementen verkocht; 30 pct. van de appartementen bleef onverkocht. Ook bij de eengezinswoningen is de toestand volgens de bouwpromotors alles behalve rooskleurig. Het aantal eengezinswoningen in opbouw verminderde met 45 pct. en de verkoop daalde met 25 pct.

De redenen liggen voor de hand : Het zijn onder meer de krankzinnig hoge interestvoeten, de kadastrale perekwatie die alles behalve een neutrale operatie blijkt te zijn, en het optrekken van de BTW van 14 pct. naar 16 pct. Het investeren in de vastgoedsector is niet meer interessant. Wie niet met zijn geld naar het buitenland vlucht maar het in eigen land belegt, wordt daarvoor gestraft door de minister van Financiën. Een tweede woning kopen om te verhuren is geen goede belegging meer. En een huis bouwen is voor een jong gezin nagenoeg onmogelijk geworden.

Door de kredietbeperking en de renteverhoging, waartoe de ASLK onlangs heeft besloten, doet men de kandidaat-bouwers de das om.

Voor goede spaarders bedraagt de rente nu 14 pct. en voor nieuwe spaarders 14,25 pct. Bovendien worden voor de nieuwe spaarders de kwotiteiten beperkt tot de helft. Met andere woorden : een jong gezin dat twee miljoen leent — en daarmee kan men vandaag niet veel meer aanvangen — moet maandelijks $\pm$ 24 000 frank opbrengen, alleen om de intrest af te betalen.

De tijd dat tienduizenden gewone arbeiders en kleine bedienden hun huis bouwden met de wet-« De Taeye » schijnt voorgoed voorbij te zijn.

Wat gaat de regering ondernemen om de crisis in de bouwsector te bestrijden, de woningbouw en de vernieuwbouw aan te moedigen en de gezinnen met een bescheiden inkomen de mogelijkheid te bieden een eigen huis te bouwen?

Mijn vierde vraag betreft de haven van Gent.

De haven van Gent wordt door het ministerie van Openbare Werken nog steeds stiefmoederlijk behandeld, als men de vergelijking maakt tussen de globale kredieten die voor Gent enerzijds en voor Antwerpen en Zeebrugge anderzijds ter beschikking worden gesteld. Nochtans hebben de Gentse havenautoriteiten beter verdiend. Door een dynamische prospectie werden de nieuwe klanten niet uit andere Vlaamse havens afgeleid maar werden er steeds nieuwe trafieken uit het buitenland aangetrokken. In 1980 zal men vermoedelijk de kaap van de 20 miljoen ton overschrijden. Gent wenst geen voorrechten, maar vraagt dat de concurrentie niet zou worden vervalst door middel van de overheidsinvesteringen, zoals dit nu het geval is.

De sinds jaren geprogrammeerde industrieweg die de linkerkanaloever moet ontsluiten, vordert met een slakkengang die bijna sabotage kan worden genoemd.

De verbindingen tussen de stad en de haven en tussen de linker- en de rechterkanaloever zijn beneden alles.

De verbinding tussen Gent en het Noordfranse achterland wordt stelsmatig afgeremd. Het kanaliseren tot 1 350 ton van de Boven-Schelde en van de Leie heeft jaren vertraging op de planning.

Alhoewel er in 1965 tussen Frankrijk en België een akkoord werd gesloten over de verbeteringswerken aan beide zijden van de grens, alhoewel de Boven-Schelde door de Conferentie van de Europese ministers van Verkeerswezen als een Europese waterweg werd bestempeld, stelt men niet de nodige kredieten ter beschikking om het kanaliseren vlugger te voltooien en aldus de reeds gedane investeringen te valoriseren. Integendeel, men vertraagt de voltooiing en men gaat plots de nadruk leggen op het veel minder belangrijke Centrumkanaal. Tussen Mons en La Louvière, te Strépy-Bracquegnies, gaat men een nieuw soort hellend vlak van Ronquières bouwen, een scheepslift van 5 miljard frank, ter vervanging van de bestaande sluizen.

Uit de Franse begroting voor 1980 blijkt dat de Franse regering de oost-west-verbinding Duinkerke-Wallonië zo vlug mogelijk wil realiseren om de trafieken af te snoepen van de Vlaamse havens. De werken op het Centrumkanaal en het afremmen van het kalibreren van de Schelde spelen in de kaart van Frankrijk.

De heer Chabert, Minister van Openbare Werken. — Mijnheer Van Ooteghem, het zijn de havens, Gent en Antwerpen, die hebben aangedrongen opdat die moderniseringswerken van het Centrumkanaal zouden geschieden. U weet ook dat dit kanaal rechtstreeks naar Gent en Antwerpen leidt.

De heer Van Ooteghem. — Ik kan u verzekeren, Mijnheer de Minister, dat de Gentse havenautoriteiten helemaal niet gelukkig zijn met de prioriteit die daaraan wordt verleend. Zij hebben helemaal niets tegen het kalibreren van het Centrumkanaal. Dat is een ander paar mouwen. Zij willen echter dat vooraf de Schelde wordt gekalibreerd, zodat men geen trafieken van Gent en Antwerpen kan afsnoepen, zodat de trafieken reeds naar het Centrumkanaal zijn afgeleid, wanneer de Schelde later zal zijn gekalibreerd. Wanneer het u interesseert, kan ik u een nota bezorgen van de Gentse havenautoriteiten waaruit blijkt dat zij met de gang van zaken allesbehalve tevreden zijn.

Het ministerie van Openbare Werken moet nu eens duidelijk zeggen waaraan het de prioriteit verleent : aan de west-oostas Duinkerke-Wallonië of aan de noord-zuidas Vlaanderen-Wallonië?

Daarom vraag ik u zeer concreet te antwoorden op mijn vierde vraag : wanneer zullen de Leie en de Schelde tussen Gent en de Franse grens op een gabariet van 1 350 ton zijn gebracht? Ik vraag dus een concrete planning.

Mijn vijfde vraag betreft de discriminatie van Vlaanderen door het Wegenfonds.

Zowel de Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen als het Vlaams Economisch Verbond hekelen de discriminatie van Vlaanderen door het Wegenfonds.

Het VEV heeft uitgerekend dat er van de 16 miljard voor de gewone wegen 32,5 pct. naar Vlaanderen gaat, 49,4 pct. naar Wallonië en 15,1 pct. naar Brussel.

De heer De Seranno. — Dat was in de begroting van 1979 ook zo, Mijnheer van Ooteghem. Uw ministers hadden de begroting mee opgesteld. In het verslag bij deze begroting dat namens de Senaatscommissie werd uitgebracht kunt u lezen dat er voor de wegen 35 pct. naar Vlaanderen gaat. Voor de havenwerken is het echter net andersom. U moet niet verwijzen naar de cijfers van het VEV. Die cijfers staan reeds in het verslag van de commissie waarvan u deel uitmaakte.

De heer Van Ooteghem. — U vergist zich, Mijnheer De Seranno, wanneer u denkt dat ik dat niet weet. U bent indertijd op de tribune gekomen om tegen die gang van zaken te protesteren en ik heb u toen gesteund. Wij gaan en gingen met die gang van zaken niet akkoord. Wanneer u terecht verleden jaar tegen deze 35 pct. geprotesteerd hebt, dan meen ik dat wij nog altijd het recht hebben om zulks dit jaar opnieuw te herhalen. In de loop der jaren cumuleert zich immers het verlies.

Voor de autowegen gaat er 42,8 pct. naar Vlaanderen en 57,2 pct. naar Wallonië.

In GERV-Informatief van 15 april 1980 lezen we wat volgt :

« Door het goedkeuren van het PPI werd het aandeel van Vlaanderen in de kredieten van Openbare Werken verminderd met 13,848 miljard. Deze vermindering was het resultaat van enerzijds een toename van de kredieten voor havens (meer in het bijzonder Zeebrugge) met

13,172 miljard en anderzijds een vermindering van 27,020 miljard voor de overige rubrieken (wegen, waterwegen en waterbeheersing). Deze belangrijke vermindering stond tegenover een vermeerdering met ruim 7 miljard voor Wallonië en Brussel. In werkelijkheid zullen — rekening houdend met de uitgetrokken kredieten voor 1980 — de verminderingen voor Vlaanderen nog groter zijn : namelijk 23,479 miljard voor de gehele sector van Openbare Werken en voor de rubrieken wegen, waterwegen en waterbeheersing een vermindering met 35,394 miljard.

Daartegenover zullen de investeringen in het ontwerp-plan 1976-1980 voor Wallonië volledig worden uitgevoerd, althans in budgettaire termen, terwijl Brussel ruim 5 miljard meer zal toebedeeld krijgen.

Dit alles heeft tot gevolg dat het aandeel van Vlaanderen in de kredieten van openbare werken in vergelijking met de oorspronkelijke voorzieningen sterk is verminderd : voor de gehele sector openbare werken van 56,6 pct. tot 48,7 pct., Wallonië van 38,6 tot 39,7 en Brussel van 3,4 tot 5,8. Wanneer wij de sector openbare werken exclusief havens beschouwen, dan daalt het aandeel van Vlaanderen van 50,2 pct. tot 37,0 pct., terwijl dat van Wallonië van 44,3 stijgt tot 48,7 en dat van Brussel van 3,9 tot 7,2.

Voornamelijk in de sector autowegen en wegen zal het aandeel van Vlaanderen in het investeringsprogramma sterk beperkt worden : 33,5 pct. tegenover 50 pct. voor Wallonië. »

Die cijfers zijn zo verpletterend dat zij onze stelling bevestigen dat er maar één goed én eerlijke én redelijke oplossing is : de splitsing van het departement van Openbare Werken. Zoniet zal men de Vlamingen in de lengte van jaren blijven bedonderen.

In afwachting van die splitsing moet er dringend iets gebeuren om aan die miljardendiefstal een einde te maken. Nu er sinds lang voor het eerst weer een Vlaming aan het hoofd van het departement staat, is het minste wat men kan verlangen : ofwel een redelijke verdeelsleutel, ofwel objectieve criteria bij het verdelen van kredieten over de twee gewesten en Brussel-Hoofdstad.

Hoe dan ook : de toestand is ronduit schandalig en onaanvaardbaar voor de Vlamingen. Daarom mijn vijfde vraag : Wat denkt u te ondernemen om in het vervolg een billijke en objectieve verdeling van de kredieten van Openbare Werken in het algemeen en van het Wegenfonds in het bijzonder te realiseren ?

Mijnheer de Minister, ik heb u vijf concrete vragen gesteld en hoop vijf even concrete en liefst positieve antwoorden te ontvangen. *(Applaus op de banken van de Volksunie.)*

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

M. Donnay. — Monsieur le Président, j'ai lu avec beaucoup d'attention, Monsieur le Ministre, l'exposé de votre prédécesseur sur le budget 1980 devant la commission de l'Infrastructure de la Chambre, ainsi que le rapport de la discussion qui s'ensuivit ; j'y ai trouvé un grand nombre de réponses aux questions que j'estimais devoir poser. Mon intervention se limitera donc à quelques réflexions et quelques remarques sur certains chapitres particuliers de ce budget.

A l'occasion de la déclaration gouvernementale, il a été précisé que lors de l'exécution des budgets 1980, la réduction de 2,2 p.c. prévue dans le cadre de l'opération du contrôle budgétaire serait réalisée effectivement. Suivant les déclarations de votre prédécesseur en séance publique, cette réduction ne portera que sur les dépenses courantes, mais atteindra néanmoins un montant de 440 millions, ce qui ne sera pas obtenu de manière indolore.

Je suis cependant plus inquiet pour ce qui concerne l'exécution du programme d'investissements qui fut ramené à 72 milliards après un premier effort d'austérité demandé à votre département. Or, nous savons, à l'image de ce qui s'est fait en 1979, que ces 72 milliards seront libérés à 80 p.c. ; en outre, on devra défalquer également 2,4 p.c. pour financer les primes d'emplois dites primes De Wulf. En 1980, la libération du budget sera ainsi ramenée à 77,6 p.c. de ce qui avait été initialement prévu après un premier rabotage.

Sachant qu'il ne peut être question d'appliquer une réduction de manière proportionnelle aux différents ouvrages envisagés, la question que je me pose, Monsieur le Ministre, est de savoir comment vous allez sélectionner les investissements qui ne seront pas concernés par cette mesure ; sur quels critères allez-vous vous baser pour fixer votre choix sans tomber dans l'arbitraire, sans qu'une région ou une province ne soit particulièrement atteinte par les restrictions qui vous sont imposées ? En outre, quels secteurs seront visés ? Les voies hydrauliques ? Les bâtiments ? Les autoroutes ? Les routes ?

Le choix est d'autant plus difficile que la réduction de 22,4 p.c. vient s'ajouter à celle de 20 p.c. enregistrée en 1979 et qu'on accuse ainsi un retard de près d'une demi-année par rapport au programme qui avait été engagé et prévu pour 1979 et 1980.

A cet égard, puis-je attirer votre attention, Monsieur le Ministre, sur l'intérêt, du point de vue de l'emploi, de maintenir les crédits d'investissements prévus dans le secteur du bâtiment en raison de l'activité en chaîne qui s'ensuit et de ses effets multiplicateurs ?

J'ai pris acte avec un vif intérêt du nouvel effort consenti afin de poursuivre la réalisation d'un vrai programme de création et d'aménagement de pistes cyclables : 155 millions en 1977 ; 500 millions en 1978 et 1979 ; pour 1980, c'est un crédit de 700 millions qui est prévu, soit une augmentation de 40 p.c. par rapport à l'année précédente.

Il y a ainsi confirmation de la volonté d'une politique efficace dans ce domaine, qui me paraît devoir être soulignée car nous avons un retard important à combler en la matière. J'ai noté avec plaisir que l'intention première était de réserver un budget d'un milliard mais ce désir n'a pu être concrétisé en raison des problèmes créés par la nécessité de réaliser un certain nombre d'expropriations.

Si je puis accepter que le critère principal du choix de l'implantation de ces pistes cyclables est déterminé par la présence d'une importante et régulière circulation de cyclistes, j'estime, par contre, qu'il ne faut pas négliger pour autant l'importance du développement du cyclotourisme qui se matérialise par les milliers d'adeptes lancés chaque week-end sur nos routes, notamment nos routes wallonnes, dans des conditions de sécurité des plus précaires.

En outre, la création de pistes cyclables dans les provinces wallonnes est de nature à favoriser et à encourager le tourisme social en Belgique et peut ainsi contribuer à la recherche d'un meilleur équilibre de notre balance des services, objectif dont se préoccupe particulièrement le gouvernement, si je me réfère à sa récente déclaration devant les Chambres. A cet égard, la loi du 7 novembre 1979 autorisant le Fonds des routes à construire des pistes cyclables sur le domaine de la voirie communale et provinciale va contribuer à améliorer sensiblement la situation.

J'ai également noté avec beaucoup de satisfaction l'intention de votre prédécesseur de faire modifier la loi sur le Fonds des routes afin de permettre à celui-ci l'aménagement de trottoirs le long des routes nationales. Si vous reprenez cette initiative, à votre compte, Monsieur le Ministre, il faudra être très clair et essayer de sortir de la situation un peu absurde dans laquelle nous nous trouvons actuellement. Jusqu'à présent, en effet, dans la traversée des agglomérations, l'Etat s'est refusé à participer à la construction de trottoirs, alors que ceux-ci sont particulièrement indispensables à ces endroits en raison de la concentration des piétons.

L'intransigence du Fonds des routes va même jusqu'à refuser d'assurer l'entretien des orifices de voiries nécessités par la construction de trottoirs, pour assurer l'évacuation des eaux de précipitations provenant de la voirie.

Une collaboration avec le pouvoir communal notamment est de nature à concilier les intérêts de chacun et à permettre à l'Etat de récupérer en tout ou en partie la dépense consentie pour la construction de ces trottoirs dont profitent également, il ne faut pas en douter, les immeubles riverains.

Le rapport de la commission de l'Infrastructure de la Chambre nous apprend que « le ministre, et je cite, a invité son administration et son cabinet à reconsidérer la politique des Travaux publics au seuil de cette nouvelle décennie. Des évolutions indiscutables se sont produites dans le contexte socio-économique : la crise de l'énergie doit ainsi être particulièrement prise en considération ».

D'où, nous dit-on, une réévaluation de la politique des transports en commun et différentes initiatives en matière d'économie d'énergie, isolation, récupération de calories, etc. On se propose ainsi, paraît-il, de récupérer quelques millions, mais qui peut prendre cette politique d'économie au sérieux, alors que, avec un faste et un luxe incomparables, nous dépensons près de 300 millions par an pour éclairer nos autoroutes ?

On a beau affirmer que cet éclairage ne constitue que 0,27 p.c. de la consommation totale d'énergie électrique et 0,05 p.c. de la consommation énergétique totale, il n'empêche que cela représente une dépense annuelle de 300 millions qui contribue à aggraver le déficit de notre balance de paiements.

A l'heure où notre pays s'impose des restrictions dans tous les domaines, au moment où le ministre des Affaires économiques nous invite à réduire notre consommation d'énergie, quand de nombreux pays s'apprêtent à mettre en application des programmes très stricts d'économie, allons-nous, envers et contre tout, vouloir continuer à nous glorifier de posséder le réseau routier le mieux éclairé du monde ?

On nous dit que l'éclairage sauve 46 vies humaines par an et épargne 500 blessés. Mais peut-on affirmer que si la limitation de vitesse était respectée, il n'en serait pas autrement ? L'argument humanitaire soulevé est d'ailleurs assez spécieux et pourrait nous inciter à

d'autres réflexions comme celle, par exemple, de nous interroger sur le nombre de vies qui pourraient être sauvées en chauffant, en période hivernale, le revêtement de nos routes.

Le gouvernement ne cesse de nous répéter que nous vivons au-dessus de nos moyens. Au point où nous en sommes, j'estime que nous n'avons plus les possibilités d'offrir aux usagers des autoroutes l'éclairage luxueux que le pays leur offre actuellement.

Si l'on veut que l'opinion publique prenne conscience des difficultés économiques et financières avec lesquelles le pays est confronté, il faut montrer l'exemple. Cela nous rendra d'autant plus crédibles.

Au mois de janvier 1980, au cours d'une journée de travail qui s'était tenue à l'hôtel de ville de Liège, M. Mathot avait déclaré que les travaux de la liaison E5-E9 pourraient débiter en fin d'année par les expropriations des immeubles situés sur le trajet de la liaison entre la place des Wallons et la colline de Cointe à Liège.

Nous avons appris depuis lors que cette liaison faisait l'objet d'un contrat-cadre en raison de la complexité des travaux de percement de la colline de Cointe, ainsi que du passage sous plusieurs voies de chemins de fer et sous l'Ourthe.

Les habitants des quartiers populeux concernés sont particulièrement inquiets du sort qui va leur être réservé : seront-ils expropriés ? Quel environnement leur prépare-t-on ? Les journaux locaux se sont fait l'écho de certains tracés, mais rien ne semble officiel.

Il serait absolument indispensable, Monsieur le Ministre, que vos services fassent le point le plus rapidement possible sur l'état d'avancement de ces importants ouvrages et soulignent les dispositions qui seront prises pour réduire au maximum les inconvénients de cette vaste infrastructure, objet de l'émoi, bien compréhensible, des Liégeois concernés ou qui craignent de l'être.

Je voudrais maintenant évoquer très rapidement le problème des barrages.

Au début de l'année 1978, M. Mathot avait demandé à un groupe d'experts de réaliser une étude sur le débit de la Sambre. Cette étude a fait apparaître que le barrage de l'Eau Noire ne se justifiait que si l'on voulait renoncer à épurer les égouts ou si l'on voulait que les eaux de la Sambre soient d'une qualité comparable à celle d'un ruisseau ardennais.

Le ministre a alors demandé aux mêmes experts une étude à propos de la Meuse, et nous avons appris par la presse que ces spécialistes étaient arrivés aux mêmes conclusions que pour la Sambre, en établissant que la construction de nouveaux barrages ne s'imposait pas d'une manière évidente.

Ces rapports, diamétralement opposés à ce qui nous avait été dit jusqu'à présent, sont de nature à remettre fondamentalement en cause notre politique de l'eau.

En fait, il y a un choix politique à effectuer entre un barrage qui dilue la pollution ou une épuration des eaux usées rejetées dans le fleuve.

Le barrage est naturellement la solution de facilité pour l'Etat, mais elle présente certains inconvénients et non des moindres sur le plan humain, écologique et de l'environnement.

Par ailleurs, imposer l'épuration des eaux usées aux industries wallonnes serait créer une distorsion insupportable, car les entreprises concurrentes en Flandre ne subiraient pas la même obligation puisque les eaux usées se jettent dans une eau impropre à toute consommation.

Dans les deux hypothèses, il y a nécessité de ne pas hériter d'une pollution anormalement élevée de notre voisin de l'amont, la France. Or, l'EDF vient de soumettre à l'enquête publique à la commune de Chooz, un projet de construction d'une nouvelle centrale de production d'électricité d'origine nucléaire : 4 unités de 1 300 mégawatts.

A cela viennent s'ajouter les implications des traités Escaut-Meuse à négocier. Le problème est complexe, il faut en convenir. La situation est également confuse en raison du manque d'informations officielles en notre possession. J'aimerais néanmoins connaître, Monsieur le Ministre, les grandes lignes de l'action que vous comptez mener en collaboration, je n'en doute pas, avec l'exécutif wallon.

Il est important, en effet, de souligner que si la récente déclaration gouvernementale en matière de compétences régionales laisse au pouvoir national la création des grands travaux hydrauliques, dont les barrages, ainsi que l'établissement des conditions générales et sectorielles de déversement des eaux usées, par contre, la politique régionale de l'eau, la lutte contre la pollution et le projet des traités Escaut-Meuse sont des matières indissolublement liées aux compétences nationales et ont été spécialement désignées comme ne pouvant être réglées qu'en collaboration, voire en association, avec l'exécutif régional wallon.

Je voudrais, pour terminer, aborder un problème avec lequel votre département est confronté depuis plus de dix ans sans qu'aucune

solution définitive n'ait encore été trouvée : celui de la prise en charge du coût du déplacement des installations de gaz et d'électricité sur le domaine public, qu'il appartienne à l'Etat, à la province ou à la commune.

A qui incombe la charge des frais de déplacement imposés au distributeur de gaz et d'électricité en raison des travaux exécutés par l'Etat, le Fonds des routes, et les intercommunales créées pour la construction d'autoroutes ?

L'année dernière, en commission des Travaux publics, il m'avait été répondu à cette question d'une manière incomplète. La réponse du ministre ne m'avait pas permis, sur l'heure, d'apprécier l'importance du litige qui oppose actuellement l'Etat aux utilisateurs du domaine public et plus spécialement aux distributeurs d'électricité et de gaz.

Le problème est assez complexe et mérite de retenir votre attention, Monsieur le Ministre, car, parce qu'on n'a pas su trancher cette question depuis dix ans, on se trouve maintenant face à une situation conflictuelle qui concerne un arriéré financier de près d'un milliard de francs.

De quoi s'agit-il ?

Avant 1965, l'Etat prenait en charge, dans la plupart des cas, les frais de déplacement des câbles ou des conduites, rendu nécessaire par les travaux qu'il entreprenait. Cela se faisait sans problème lorsqu'il s'agissait de voiries provinciales ou communales et même, dans bien des cas, lorsque les installations se situaient en voirie d'Etat et ce, malgré certaines dispositions légales qui permettaient de faire payer, par les concessionnaires du domaine public, le coût des travaux imposés dans l'intérêt de la voirie.

Les premières restrictions à cette attitude apparaissent en 1963 et en 1965, époque à laquelle le ministre des Travaux publics décide de consulter le Conseil d'Etat : il le fit d'ailleurs à trois reprises. Sur la base de ces avis, le ministre décida que désormais l'Etat n'avait plus aucune obligation d'intervenir dans les frais des déplacements d'ouvrages.

Cette décision provoqua de vives réactions de la part de tous les distributeurs d'électricité notamment, qu'il s'agisse de régies, d'intercommunales pures ou mixtes.

Devant cette levée de boucliers, le ministre, par voie de l'arrêté royal du 17 juillet 1970, pris en exécution de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 relatif à l'octroi de subsides, accorda une intervention de 65 p.c. du coût des travaux de déplacement, chaque fois que ceux-ci étaient imposés par l'Etat ou le Fonds des routes, notamment aux concessionnaires de services publics, des domaines publics de l'Etat, des provinces et des communes.

Toutefois, lorsque ce concessionnaire était une association intercommunale mixte, la subvention devait obligatoirement être attribuée dans sa totalité aux personnes de droit public qui la composent.

Il faut souligner, à cet égard, l'anomalie de cette restriction qui, dans presque la totalité des cas, a permis aux dites personnes de droit public de s'enrichir aux dépens de l'Etat puisqu'elles recevaient une subvention supérieure à leur quote-part réelle dans le coût des frais de déplacement.

Les concessionnaires du domaine public et principalement les distributeurs d'électricité n'ont pas accepté cette manière de régler le problème qui les concernait. En raison de leur refus d'obtempérer à ses injonctions, l'Etat fut amené à utiliser de plus en plus fréquemment la procédure exceptionnelle des mesures d'office et de passer ainsi commande de travaux de déplacement en s'engageant à les payer à 100 p.c. mais en se réservant le droit de récupérer en justice les sommes ainsi payées.

On en est là depuis une dizaine d'années.

De longues négociations entre, d'une part, les distributeurs et, d'autre part, les cabinets et l'administration des ministres De Saeger, Defraigne, Olivier et Mathot n'ont donné aucun résultat tangible à ma connaissance.

Je souhaite que vous ayez plus de chance, Monsieur le Ministre, car il serait temps de mettre un terme à cette situation qui pourrait être drôle si l'enjeu n'était si important. Je vous le rappelle : il s'agit d'un litige qui porte sur un milliard de francs. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

De Voorzitter. — Het voor is aan de heer Adriaenssens.

De heer Adriaenssens. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, er is reeds gezegd dat het nu half mei is vooraleer deze begroting wordt besproken. Misschien is het een troost voor de nieuwe minister dat dit vorig jaar nog later gebeurde. Op 23 mei immers hebben wij de begroting als eerste in de Senaat besproken, terwijl deze begroting nu reeds in de Kamer is afgehandeld.

Daarbij komt nog het probleem dat de nieuwe titularis van het departement waarschijnlijk niet op alle vragen kan antwoorden.

Ik heb daarjuist met aandacht geluisterd naar collega Hanin die, handelend over de autowegen, erop wees dat door de aanleg van autowegen veel terreinen zijn verdwenen. Dat is waar, maar ik herinner mij ook de tijd dat wij in België allen zegden dat wij de slechtste wegen van Europa hadden.

Zelf heb ik reeds verscheidene malen herhaald, vroeger in de Kamer en verleden jaar in de Senaat, dat ik zeer tevreden ben over het programma van het bouwen van autowegen in België. Daarbij heb ik hulde gebracht aan de minister die daartoe het meeste heeft bijgedragen, de heer De Saeger, hoewel hij noch een partijgenoot, noch een persoonlijke vriend van mij is.

Ik kan alleen oordelen over het Vlaamse land. Volgens mij werd daar de noodzakelijke oplossing gegeven aan het verkeersprobleem.

Dat er hier en daar vergissingen zijn gebeurd en dat soms werd overdreven, beaam ik. Ook hier mogen wij weer niet in het andere extreem vervallen door te beweren dat er in ons land veel te veel beton is.

Collega Constant De Clercq, eveneens uit Willebroek, op het ogenblik niet aanwezig, maar misschien hoort hij mij wel, heeft reeds enkele problemen aangeraakt die ik in mijn uiteenzetting wil behandelen.

Ik heb dat ook vorig jaar gedaan, in het lang en het breed, en ik zal vandaag niet alles herhalen. Ik verwijs naar de *Handelingen* van 23 mei 1979. Vandaag breng ik slechts een paar punten onder de aandacht van de minister.

We zeggen wel dat de begroting voor 1980 reeds half is opgebruikt, maar als wij spreken in de behandeling van een begroting is het meestal ook met de intentie iets bij te brengen aan de nieuwe begroting voor 1981, die wel door de nieuwe minister van Openbare Werken moet worden opgesteld.

Een eerste probleem betreft de overstroming van januari 1976 in Ruisbroek en in Willebroek. Ik onderstreep dat sindsdien, dank zij het ministerie van Openbare Werken en de positieve ingesteldheid van een Waalse minister, het probleem van de dijken in gans Klein-Brabant een degelijke oplossing heeft gekregen. Het gaat hier om het gebied van Sint-Amands tot Leest, en het gaat niet alleen om de Schelde, maar ook om de Rupel, de Dijle en de Zenne.

De versterkingswerken zijn gebeurd. Ik kan alleen maar hulde brengen aan de minister die honderden miljoenen ter beschikking heeft gesteld om dat probleem waarmee wij al zovele tientallen jaren worstelen, in onze streek een oplossing te geven.

Ik vestig de aandacht van de huidige minister op de uitlatingssluisen, zo zijn er nog meerdere, soms met een zeker historisch belang. Zo heb ik gezien dat in 1980 de sluis « Marnix van Sint-Aldegonde » te Weert zal worden vernieuwd. Hier gaat het niet alleen om het aanbrengen van een nieuwe sluis, maar men zal ook rekening moeten houden met het natuurkader bij de vernieuwing.

Ik druk vooral op het hart van de minister dat die honderden miljoenen voor het aanleggen en versterken van de dijken geen enkel nut hebben en over enkele jaren volledig verloren zullen zijn indien in de begroting niet geregeld belangrijke sommen voor het onderhoud van de dijken worden ingeschreven.

Het is nu éénmaal zo dat wij met steeds grotere ratten en vooral met muskusratten moeten afrekenen. Het lijkt misschien belachelijk maar het zijn de grote vijanden van de dijken. Het is absoluut noodzakelijk dat elk jaar opnieuw belangrijke onderhoudswerken worden uitgevoerd. Ik hoop dat de minister dit niet zal vergeten bij het opstellen van zijn begroting voor de volgende jaren, zoniet zijn die investeringen van honderden miljoenen waardeloos.

Een tweede vraag houdt verband met de stormstuw. Zal die te Antwerpen worden gebouwd? Geruchten doen de ronde dat men een kleinere stormstuw zou bouwen op de Rupel. Graag vernam ik van de minister welke maatregelen door het departement van Openbare Werken zullen worden getroffen.

De heer Constant De Clercq heeft gesproken over de schadevergoeding aan de slachtoffers van de overstroming te Ruisbroek in 1976. Het is inderdaad te betreuren dat nog steeds enkele mensen die zich weliswaar in speciale omstandigheden bevinden, nog niet de vergoeding hebben ontvangen waarop zij volgens de wet recht hebben. Wat ik vooral betreurt is dat de schadevergoeding aan de ondernemers nog niet is geregeld. U weet dat een aantal ondernemers die getroffen werden door die overstroming, het ministerie van Openbare Werken hebben gedagvaard voor de rechtbank van eerste aanleg te Mechelen. Op 24 oktober 1978 werd het ministerie van Openbare Werken door deze rechtbank veroordeeld. Het ministerie besliste om in hoger beroep te gaan. Dit is een vergissing. Die nijveraars, vooral mensen uit de KMO, hebben aanzienlijke schade geleden. Ik heb dat van de eerste tot de laatste dag ter plaatse, als het ware in het water, meegemaakt. Ik kan getuigen dat die schade reëel was, en dat die mensen daarvan groot nadeel hebben ondervonden. Gezien de moeilijke economische omstan-

digheden die in 1976 nog niet zo sterk tot uiting kwamen, maar zich vooral achteraf lieten gevoelen, zou het voor die ondernemers een belangrijke hulp zijn geweest indien zij de geleden schade hadden kunnen herstellen met een behoorlijke schadevergoeding. De vorige minister van Openbare Werken heeft op advies van Financiën, zo heeft men mij gezegd, zijn instemming gegeven om tegen de beslissing van de rechtbank van eerste aanleg in hoger beroep te gaan. Men verwacht geen uitspraak vóór eind 1980.

Mijnheer de Minister, ik durf ervoor te pleiten dat u, alvorens u de zaak eventueel in cassatie zou geven, wat betekent dat er nooit iets van terecht komt, het dossier grondig zou onderzoeken en eventueel zou streven naar een minnelijke schikking met de getroffen ondernemers.

Een tweede punt van mijn betoog betreft het zeekanaal Brussel-Rupel. Ik spreek hier inderdaad over vier problemen die de gemeente Willebroek en Klein-Brabant aanbelangen, maar zij zijn van dergelijke omvang dat ze vrijwel een nationaal karakter hebben. Derhalve durf ik ze hier ook op dit spreekgestoelte van de Senaat te behandelen.

De verbeterings- en moderniseringswerken aan het zeekanaal Brussel-Willebroek moesten reeds in 1975 volledig klaar zijn. Door het afremmen van de toelagen aan de NV Zeekanaal, hebben de werken zulk een grote achterstand opgelopen. Voor de gemeente Tiselt, die nu is gefusioneerd met Willebroek, heeft dit dramatische gevolgen. Men heeft daar zowel de oost- als de westdijk volledig doen ontruimen terwijl men gedurende tien jaar heeft moeten wachten alvorens de verbredingswerken aan het kanaal werden uitgevoerd. Gedurende die periode hadden wij een desolaat landschap. Dat was werkelijk een schandalige toestand.

Mijnheer de Minister, mag ik erop aandringen dat u wat betreft de kredieten voor de nog uit te voeren werken, de *timing* en de *uitgetrokken* bedragen zou respecteren?

De heer De Clercq heeft daarnet gesproken over de onteigeningen in verband met de Oostdijk te Willebroek. Indien men vandaag tot de onteigeningen overgaat en de verbredingswerken lopen enkele jaren vertraging op, dan krijgen wij juist dezelfde situatie zoals in Tiselt. Dat moet tot elke prijs worden vermeden.

Ik wens niet in detail in te gaan op de opmerkingen die de heer De Clercq heeft gemaakt, maar als burgemeester van de gemeente weet ik dat er met de directeur-generaal van de NV Zeekanaal voldoende afspraken bestaan opdat personen die vandaag hun woning wensen te verkopen ook vandaag de vergoeding krijgen waarop zij recht hebben. Ongetwijfeld zal de minister de zaak samen met de NV Zeekanaal willen onderzoeken. Ik zal daarover niet verder uitweiden. Alleen hoop ik dat de geplande werken volgens het tijdschema en mits de nodige subsidies zullen worden uitgevoerd. Op die manier zullen de werken met de minste hinder — hoewel dergelijke werken steeds met grote moeilijkheden gepaard gaan — kunnen worden voltooid.

Er is een derde punt waarop ik de aandacht wens te vestigen: de moderniseringswerken aan de rijksweg 177 Brussel-Boom-Antwerpen en de omvorming ervan tot autosnelweg A12.

Over de Rupel-tunnel wil ik niet veel meer zeggen. Deze tunnel moest in 1975 worden ingewijd. Wij zijn nu 1980 en de tunnel is er nog niet. De vorige minister van Openbare Werken heeft de hoop uitgesproken — en hij was reeds voorzichtig — dat de werken begin 1981 zouden klaar zijn. De directeur van de Rupel-tunnel heeft mij dit ook persoonlijk bevestigd. Ik weet niet of dit het geval zal zijn, maar ik hoop, Mijnheer de Minister, dat wanneer de Rupel-tunnel klaar is, er al voldoende overbruggingen zullen zijn over de rijksweg 177 om een zo groot mogelijk stuk autosnelweg te verkrijgen. Dit betekent dat van nu af voor de overbruggingen van de bestaande wegen die de 177 kruisen van Antwerpen tot Brussel, de nodige kredieten ter beschikking moeten worden gesteld.

Het vierde en laatste punt waarvoor ik de aandacht vraag betreft de rijksweg 107 waarover ook de heer De Clercq heeft gesproken. Deze weg begint op het grondgebied van Puurs en eindigt op het grondgebied van Mechelen. In feite is hij een verlenging van de Mechelsesteenweg die begint te Battel. Het belangrijkste gedeelte is onbetwisbaar de omleidingsweg rondom Willebroek. Ook hier gaat het niet om klachten vanwege de plaatselijke bevolking. Wie in Vlaanderen Willebroek hoort vernoemen, denkt, zeer oneerbiedig, onmiddellijk aan de brug der vloeken. Venetië heeft zijn brug der zuchten, Willebroek heeft een brug der vloeken. Over deze brug moeten dagelijks 7 à 8 000 voertuigen en zeer veel personen staan dikwijls lange tijd voor deze brug te wachten. De noodzaak van deze omleidingsweg wordt dan ook door niemand betwist. Vandaag hebt u een document ontvangen van de CVW, de Christelijke Volkspartij van Willebroek. U kunt dat rustig bekijken. Beweren dat een viadukt van kilometers lang maar evenveel kost als een gewone gelijkvloerse weg, lijkt mij echter overdreven.

De technische diensten van de verschillende ministeries zijn ongetwijfeld bevoegd om dit allemaal te onderzoeken.

Vandaag pleit die CVW voor een viaduct rond Willebroek maar als u nu nog minister van Verkeerswezen was geweest, hadt u op uw tafel een ontwerp gevonden waarin dezelfde CVW pleit voor het afschaffen van het viaduct over de spoorlijn Mechelen-Boom die binnenkort zal worden geëlektrificeerd. Naargelang van de omstandigheden zou een viaduct dus de ene keer noodzakelijk zijn, de andere keer niet. Ik zal echter hier de plaatselijke problemen niet verder behandelen.

Ik vraag de minister, in het belang niet alleen van de Willebroekse bevolking maar ook van de duizenden chauffeurs die per dag door Willebroek rijden, dat, welk dossier men ook onderzoekt, men er zorg voor draagt dat het geheel van de werken in geen enkel opzicht wordt vertraagd. De huidige planning, zowel van de NV Zeekanaal die de brug over het kanaal bouwt waarvoor de aanbesteding al heeft plaatsgemaakt, als van het ministerie van Openbare Werken vermelden dat deze werken half 1982 zullen klaarkomen. Zulks is mogelijk indien men niet te veel meer studeert maar werkt. Niet alleen als burgemeester maar ook als parlementslid uit de streek, dring ik daar ten zeerste op aan. Men kan alternatieven naar voren brengen zoveel men wil, maar in de huidige planning wordt het einde van de werken tegen half 1982 in het vooruitzicht gesteld en ik hoop dat u er zult voor zorgen dat geen vertraging wordt opgelopen, noch wat de technische uitvoering betreft, noch in het ter beschikking stellen van de kredieten die voor deze werken werden ingeschreven.

Mijnheer de Minister, Dames en Heren, dit waren enkele beschouwingen in verband met de vier punten die ik heb naar voren gebracht. Ik heb het zo bondig mogelijk gehouden omdat ik vorig jaar tijdens de behandeling van de begroting op deze tribune een veel uitgebreider uiteenzetting heb gehouden. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

De heer Nutkewitz. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, sta me toe dat ik de behandeling van deze begroting plaats in zijn nieuw kader : allereerst wend ik mij nu tot een minister die tot twee weken geleden een, zij het aanverwant maar toch gans ander departement leidde. Ik voeg er onmiddellijk aan toe dat, gelet op de bekwaamheid van de huidige minister, dit zeker geen afbreuk zal doen aan de goede werking van het hem thans toevertrouwde departement.

Ten tweede stellen wij vast dat het departement van Openbare Werken een van de voornaamste bestellers van staatswerken is. Vorig jaar beliepen de bestellingen 275 miljard : dit maakt 8 pct. uit van het bruto nationaal produkt waarvan de departementen van Openbare Werken, Verkeerswezen en Volksgezondheid samen 70 pct. opeisten.

Deze bestellingen spelen een steeds grotere rol in het economisch leven van ons land en hebben een grote impact op de tewerkstelling.

Het is daarom te betreuren dat er niet uitgebreid van gedachten kon worden gewisseld met de minister, in de commissie van de Senaat.

Inderdaad, de huidige economische toestand van het land eist dat elke investering goed bestudeerd zou worden, opdat het streven naar maximale allocatie van beschikbare middelen ook optimaal de tewerkstelling zou kunnen bevorderen. Ten derde moet ik vaststellen dat de vooropgestelde bedragen, zoals zij thans voorgelegd worden, niet aan de werkelijkheid beantwoorden : inderdaad worden de kredieten beperkt tot 80 pct.

Op bladzijde 10, § 3, van het verslag van de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1980 lezen wij : « Voor de vrijmaking tot 80 pct. van het programma voor 1980 zullen prioriteiten worden vastgelegd en een keuze gemaakt. Dat zal ongetwijfeld moeilijk zijn. Het is nog te vroeg om nu reeds definitieve beslissingen te nemen. »

Alle budgetten worden verminderd met 2 pct.; alle buitengewone budgetten worden verminderd met 22,4 pct. Dit plaatst u, Mijnheer de Minister, in een zeer netelige positie; want door het delicaat karakter van bepaalde dossiers is het onmogelijk een evenredige vermindering van de ingeschreven posten te verwezenlijken. Men moet dus kiezen na een grondig onderzoek, waarbij economische, financiële en politieke redenen een rol kunnen spelen.

Wanneer men bijvoorbeeld van een som van 2,28 miljard 2 pct. moet afdoen, dan is dit 45,7 miljoen : die vermindering is niet zo zwaar.

Maar wanneer 70 miljard met 22,4 pct. moeten worden verminderd, dan komt dit neer op 15,68 miljard en dat is een ramp.

In deze omstandigheden kan de minister van Openbare Werken zijn eigenlijke rol in crisistijd niet waarmaken.

Ik doe daarom een dringend beroep op u, Mijnheer de Minister, om met de nodige omzichtigheid en in bezit van alle nuttige gegevens onze afgezwakte middelen zo optimaal mogelijk aan te wenden om het gegeven doel te verwezenlijken, vooral voor ogen houdende de tewerkstelling, die voor ons Vlaamse liberalen, een hoofdbezorgdheid uitmaakt.

Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, sta mij toe enkele overwegingen en gevolgtrekkingen naar voren te brengen. In sommige kringen wordt de mening geopperd dat de ambtenarij ontmoedigd is en zij daardoor weinig belangstelling toont voor de weerslag op de economie; dat hun eerste bekommernis gaat naar de uitrusting van hun administratie of uitvoering van bepaalde plannen en daarna eerst rekening wordt gehouden met plaatsen van bestellingen, die van betekenis zijn voor de ontwikkeling van nijverheid en tewerkstelling. Er valt als dusdanig een duidelijke terughoudendheid vast te stellen in het hanteren van bestellingen als instrument van economische of sociale politiek. Meer overheidsbestellingen blijken maar weinig bijkomende werkgelegenheid te scheppen.

Een uitgave van 75 miljard, gespreid over 3 jaar, zou aldus maar aan 15 000 mensen werk verschaffen.

De tot nu toe vastgestelde fiscale druk dreigt de kosten zo op te drijven dat de ondernemingen geneigd zullen zijn om tot een vermindering van tewerkstelling van 45 000 mensen over te gaan. Uiteindelijk zouden dus de bijkomende overheidsbestellingen slechts uitdraaien op een inkrimping van dit verlies van werk voor 45 000 mensen met 15 000, hetgeen toch nog altijd een verlies van werk zal betekenen voor 30 000 personen.

De Vlaamse liberalen hebben goede hoop dat met de verlichting van de belastingdruk deze afvloeiing zal tegengehouden worden en dringen er ten zeerste op aan bij de bevoegde minister dat elke rationele uitgave optimaal zal aangewend worden om een verantwoorde tewerkstelling te bevorderen.

Het opgerichte « Comité voor oriëntering en coördinatie van overheidsbestellingen » kan hier doeltreffend werk verrichten en de minister en zijn naaste medewerkers met nuttige aanduidingen bijstaan.

Ook blijkt dat de aanbestedingsprocedures soms erg omslachtig lijken en dat buitenlandse ondernemingen met de bestelling lopen gaan.

De onteigeningsprocedure veroorzaakt in vele gevallen een vertraging bij de uitschrijving der aanbesteding. In zijn streven naar grotere vrijheid van handeling in het algemeen belang, moet de Staat toch de rechtszekerheid van grondeigenaars en grondgebruikers blijven waarborgen.

Bij het doorlezen van het verslag kan men zich niet ontdoen van de indruk dat men zeer dikwijls wensen voor werkelijkheid neemt. Te dikwijls vindt men uitdrukkingen terug zoals « er moet spoedig een beslissing worden genomen...; deze en gene vraagstukken hebben de aandacht van de minister...; een definitieve balans dient eerst opge maakt te worden...; de minister maakt gewag van plannen...; een bijzondere inspanning zal gevraagd worden... » enz. Dat zijn allemaal holle frazen.

Liever had ik gelezen : volgende beslissing is of dient genomen te worden; dit vraagstuk werd als volgt ontleed; ingevolge een voorgaand onderzoek werd deze definitieve balans voorgelegd; de minister legt het volgende plan voor enz.

Met alle eerbied meen ik dat men hier alle mogelijke verantwoorde lijkheid ontvlucht, een ziekte die ons parlementair systeem verkankert.

Een woord over de gebouwen.

Het is opgevallen dat dikwijls belangrijke werken worden toevertrouwd aan ondernemingen die qua techniek, ervaring, financiële mogelijkheden niet op de hoogte blijken te zijn voor de te vervullen taak en soms midden in het aangegane werk failleren. Ik verwijs hier naar een reeds gestelde vraag van collega Bourry op 21 februari 1980 waar ook hij voor strengere controle en voorzorgen pleitte bij het stellen van voorwaarden voor aannemers. Moet ik nog herinneren aan het recente failliet van Socol, waar ik een hele tijd tevoren de toenmalige minister van Openbare Werken had gewaarschuwd?

Wat betreft de KMO, Mijnheer de Minister, juichen wij, Vlaamse liberalen, het initiatief toe om opdrachten toe te kennen aan kleine en middelgrote ondernemingen en hun in staat te stellen zich in een tijdelijke vereniging te groeperen en alzo in de hogere vereiste categorie te komen om bepaalde werken te kunnen aannemen en ook degelijk uit te voeren mits strikte voorwaarden voor het voleindigen van het aangenomen werk.

In het verslag wordt betoogd dat het departement zich inspant om een beroep te doen op werklozen.

In het begin van mijn betoog heb ik reeds gewezen op de zeer voorname rol die uw departement inzake tewerkstelling kan en moet spelen. Groot was dan ook mijn verbazing wanneer ik las dat er 1 600 openstaande betrekkingen in het departement zijn en dat men de hoop uitsprak « te blijven ijveren om tegen eind dit jaar 1 290 werklozen aan het werk te stellen ».

Mijnheer de Minister, waarom 1 290 wanneer er 1 600 plaatsen vrij zijn?

Mijnheer de Minister, waarom eerst tegen het einde van het jaar?

Wij, Vlaamse liberalen, dringen aan op een optimale tewerkstelling en zo vlug mogelijk. Een dynamische aanpak is hier bepaald nodig; administratieve rompslomp moet de plaats ruimen voor een gedurfde initiatiefneming ter bestrijding van die gesel werkloosheid: ik herhaal, het is één van onze hoofddoelstellingen: economische activiteit en de creatie van arbeidsplaatsen bevorderen.

Ik heb zeer veel gelezen over maatregelen betreffende besparingen in gebouwen. Uw departement heeft richtlijnen verstrekt om zoveel mogelijk besparingen te doen: maximumtemperatuur, verwarming der lokalen, slechts wanneer er personeel aanwezig is en dergelijke. Tot mijn verbouwereerdheid heb ik en nog vele anderen vastgesteld dat deze richtlijnen volstrekt worden genegeerd; wanneer men rijksgebouwen betreft, wordt iedereen getroffen door de hittegolf die binnenshuis heerst. Zeer dikwijls staan de ramen open, omdat binnen de warmte ondraaglijk is. Ook de grote verspreiding der gebouwen vergemakkelijkt zeker niet een efficiënte controle of toepassing van gelijkvormige richtlijnen.

Er wordt ook overwogen gronden aan te kopen tussen het World-Trade Center en Verkeerscentrum-Noord om er gebouwen op te richten voor andere rijksdiensten. Men gewaagt ook van nieuwe gebouwen voor de Raad van de Europese Gemeenschappen.

Is dit in de huidige omstandigheden van drastische besparingen wel aangewezen? Zijn deze eventuele uitgaven gekoppeld aan een evenredige tewerkstelling?

Wat de wegen betreft, meen ik dat de infrastructuur voor de grote en strategische autowegen grotendeels beëindigd is. Maar, zoals andere collega's, durf ik aandringen op regelmatigere en betere onderhoudswerken. Zeer dikwijls wordt zowel voor gebouwen als voor wegen en bruggen gewacht met de onderhouds- en herstellingswerken tot de toestand er werkelijk penibel begint uit te zien. Nazicht en onderhoud van gebouwen, wegen en kunstwerken zouden veel vaker moeten gebeuren. Trouwens, het bedrag hiervoor voorzien lijkt mij fel verminderd tegenover 1979, namelijk van 52,7 naar 35 miljoen. Dat betekent een vermindering met 30 pct.

Tegen de geweldige opstoppen die zich op bepaalde spitsuren voordoen bij het binnenrijden of het verlaten van grote centra zoals Brussel, Antwerpen, Luik, Charleroi, Namen, zou men prioritaire de mogelijkheid moeten nagaan om af- en opritten van de snelwegen te laten uitmonden op afleidingsparkings aan de rand van de stad. Vandaar uit zou dan het openbaar vervoer als pendel kunnen dienen tussen werkgelegenheid en eigen vervoermiddel, dat men op deze parkingplaatsen kan achterlaten.

Mijnheer de Minister, mag ik er ook op wijzen dat de afwerking van de rijksweg 617, de weg Antwerpen-zeekust die nu stopt in Assenede, weer met twee jaar is verlengd en eerst tegen 1982 gereed zal zijn. Wanneer men bedenkt hoezeer het verkeer op de E3 en de E5 vlotter, sneller en veiliger zou gebeuren, staat men toch versteld dat er zo weinig spoed wordt gezet achter de voltooiing van deze rijksweg, die de ontplooiing van Oost- en West-Vlaanderen en de ontwikkeling van onze kust zou versnellen.

Een woord over de sluis te Wijnegem. De steeds groeiende belangrijkheid van onze waterwegen als goedkope verbinding met het hinterland, de grote energiebesparing en de daaruit groeiende scheepsafmetingen sporen mij aan, Mijnheer de Minister, u te vragen nogmaals de noodzakelijkheid van het bouwen van een nieuwe sluis te Wijnegem te willen onderzoeken. Boten die vroeger slechts 1 300 ton bedroegen zijn nu uitgegroeid tot een tonnenmaat van 4 000 ton. Dat maakt dat de grote sasklok in Wijnegem steeds meer en meer wordt gebruikt en zo zeer grote opstoppen worden veroorzaakt. Zou het niet mogelijk zijn een grotere sluis te laten bouwen om de eerste ofwel te vervangen ofwel om het verkeer te bespoedigen?

Als laatste punt behandel ik de havenpolitiek en de waterbeheersing. In mijn toespraak op 23 mei van verleden jaar zei ik: « Ontketen geen havenslag, want het ganse land, maar vooral Vlaanderen, zal eronder lijden. » Thans woedt er een koude oorlog.

Als Antwerpenaar, als Vlaming en als Belg, beschouw ik Antwerpen als de voornaamste haven van ons land. Ik ben echter niet tegen Zeebrugge. Ik meen dat deze haven een niet te verwaarlozen en zelfs een onontbeerlijke troef voor ons is in de Europese havenpolitiek.

Antwerpen, Zeebrugge en Gent vullen elkaar aan. Het is inderdaad te vrezen dat zonder Zeebrugge zekere trafieken toch niet naar Antwerpen zouden komen, maar naar een nabije kusthaven in Nederland, Frankrijk of Engeland.

Het is ook een feit dat verscheidene, voornamelijk Antwerpse rederijen in de haven van Zeebrugge permanent vertegenwoordigd en werkzaam zijn. In deze zin zou men Zeebrugge als het bruggehoofd van de haven van Antwerpen kunnen beschouwen. Zeebrugge is wel verantwoord. Die haven zal ons land immers rechtstreeks via maritieme weg zowel van aardolie, als van aardgas kunnen voorzien. Door de valorisering van de LNG-haven kan men eveneens de levensstandaard van de bevolking verbeteren en nieuwe arbeidsplaatsen creëren. Ik heb reeds herhaaldelijk benadrukt dat wij, als Vlaamse liberalen, de strijd tegen de werkloosheid met alle macht willen voeren. Er mag echter geen loutere verschuiving van arbeidsplaatsen van Antwerpen naar Zeebrugge plaatsvinden. Men moet nieuwe arbeidsplaatsen in Zeebrugge scheppen.

Dat beide havens dus bestaansgerechtigd zijn, staat vast. De vraag is echter hoe men de bestaande verminderde kredieten moet verdelen. Daar wringt het schoentje. Het toekennen van kredieten aan de ene haven mag de verdere ontwikkeling of de uitbouw van de andere haven niet in gevaar brengen.

Het vijfjarenplan van de Antwerpse haven komt thans sterk in het gedrang door de ernstige afremming van de kredieten. Waar Zeebrugge garanties van staatswege bekwam, is dit voor Antwerpen immers nog lang niet klaar en duidelijk.

Zo is er het voorbeeld van de tweede sluis van Zandvliet, de zogenaamde Berendrechtssluis. Deze sluis zal met een jaar vertraging, dus einde 1985, in gebruik worden genomen, echter onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat de eerste orders geplaatst worden voor 1981. Welnu, het aandeel van de burgerlijke bouwkunde van het project vertegenwoordigt een ondeelbaar pakket van 2 miljard frank. Dit pakket kan onmogelijk worden gesplitst. Op het budget is echter slechts 1,1 miljard frank ingeschreven, dus 900 miljoen frank te weinig. Het resultaat hiervan is dat de programmering werd herzien. Er is nu een eerste aanbesteding van 200 miljoen frank in 1980 en de rest wordt verschoven, zodat de eigenlijke werken eerst in de tweede helft van 1981 zullen aanvangen.

Dit vijfjarenplan werd opgesteld toen er nog geen sprake was van beperkingen op de buitengewone investeringsbudgetten. Wat gaat er nu van overblijven? De noodzakelijke bagger- en verdiepingswerken zijn prioritaire. Wat gaat er anders gebeuren met ertsen uit Narvik, die worden aangevoerd met boten van 125 000 ton? Welke weerslag gaat dat hebben op maatschappijen zoals Stocatra, Seaport Terminal, Hesenatie en Noordnatie, die de pijlers vormen van de Antwerpse haven?

Tenslotte, nog een laatste woord over Liefkenshoek. Ik weet dat het hier om een zeer groot bedrag gaat, Mijnheer de Minister. U bent de aangewezen persoon om dit vast te stellen. Immers, de helft van de kosten, die 12 à 13 miljard bedragen, is voor het departement van Openbare Werken, de andere helft voor uw vorig departement van Verkeerswezen. U ontsnapt dus niet aan dit probleem. Hierover is een studie gemaakt. Mijnheer de Minister, mag ik met alle eerbied vragen hoever deze studie gevorderd is?

Het is toch onzinnig dat brandbare en ontplofbare stoffen door een dichtbevolkte stad als Antwerpen worden vervoerd. Te dikwijls leest men in de dagbladen over ontploffingen of ongelukken die een ware ramp hadden kunnen doen ontstaan en die op het nippertje werden vermeden.

Al deze gevaarlijke stoffen moeten worden vervoerd langs het noorden van Antwerpen door een tunnel aansluitend bij de havenzone en uitgaand op de wegen naar Vlaanderen. Het is een noodzakelijke veiligheidsmaatregel en het zal de Kennedy-tunnel ontlasten.

Door bepaalde erge vertragingen bij de aanleg van spoorbundels en spoorwegaansluitingen rijzen ernstige twijfels in verband met de voortzetting van de expansieplannen op de noordzijde van het nieuw havendok. Men schuift deze afremming toe aan de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen. Een ernstige vermaning van u, Mijnheer de Minister, zal waarschijnlijk voldoende zijn om die ongepast stugheid op te heffen.

Ik wil niet ingaan op allerlei argumenten en aantijgingen waaruit zou blijken dat men hier en daar een zeer elastische houding aanneemt ten opzichte van technische en financiële problemen wanneer het Zeebrugge betreft en in tegendeel aan haarklieverij doet bij de studies opgemaakt over technische, nautische en sedimentologische moeilijkheden en permanente uitschuringseffecten voor Antwerpen.

Ik meen dat de concurrentiepositie van Antwerpen niet te bepalen is rekening houdend met wat zich wel of niet in Zeebrugge realiseert, maar wel met wat Antwerpen zelf wil en kan. Wij zijn in Antwerpen zeker niet tegen Zeebrugge, maar wij willen naar evenredigheid gelijke

middelen, onze havenuitrusting moderniseren en uitbouwen. Een hoge ambtenaar verklaarde in verband met Zeebrugge: « Indien niet uiterlijk in juni een definitieve beslissing valt, kunnen bijkomende kosten oplopen tot 3 miljard en meer. » Ik meen dat zulke uitlatingen volkomen misplaatst zijn.

Naast de uitdiepings- en baggerwerken, de tweede Zandvlietsluis, de herwaarderij van de rechteroever en de daarvoor onontbeerlijke kredieten, rijst het vraagstuk van de walradarketen. Indien wij het OK van Nederland niet bekomen of indien het nog enkele jaren aansleept zou men toch, zij het voorlopig, kleine schepjes met radaruitrusting op strategische plaatsen kunnen verankeren en zo de bevaarbaarheid van de Schelde in hoge mate opvoeren.

Ik wil het zwarte schaap, de stormstuw, niet vergeten, hoewel andere collega's het hierover ook reeds hebben gehad. Na de overstromingen van 5 november 1979 in de Zennedijk, de derde dijkbreuk in vier jaar, zou men dit vraagstuk eens energiek moeten aanpakken. Vroeger heb ik eens verklaard dat de aanpak van deze problematiek aan verregaande veronachtzaamheid grensde, ja zelfs aan onverantwoordelijkheid. De ellende die overstromingen met zich brengen, is onvoorstelbaar. Op 24 oktober 1978 werd de raamopdracht voor de studie, ontwerp en bouwen van een stormvloedkering op de Schelde te Oosterweel, ondertekend. Kan de heer Minister ons mededelen hoever het met deze studie staat? Welke concrete gevolgtrekkingen en toepassingen men eruit kan opmaken? Welke veranderingen zijn er eventueel in de tijdelijke verenigingen aangebracht na het uitvallen wegens failliet van de firma Socol? Waar juist gaat de stormstuw komen? Is dat nu zeker en vast? Gaat men wenteldeuren gebruiken of deuren van het heftype?

Ik wil ook nog even inpikken op wat andere collega's hebben gezegd in verband met de potpolders. Zeshonderd hectaren natuurgebied opgeven om de publieke opinie gerust te stellen en de ellende van de getroffen families moeten aanzien, is volgens mij geen oplossing. In Nederland vecht men voor elke morzel grond, wint men grond bij en wij zouden grond prijsgeven. Ik kan dat niet begrijpen.

Waar is het globaal verslag over de overstroming? Hoeveel staat het met de schadeloosstelling, een vraag die al gesteld werd?

Op de begroting werd 2 miljard 214 miljoen uitgetrokken voor uitvoering van werken tot bescherming van het Zeescheldebekken. Welke werken zijn gepland en welke werken werden reeds aangevat?

Dit waren enkele bedenkingen, enkele vragen. Ik zal met grote belangstelling luisteren naar uw antwoorden, want ik weet dat dit alles voor u een zeer grote verantwoordelijkheid is. *(Applaus op de banken van de meerderheid.)*

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

De heer De Seranno. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, ik neem aan dat de nieuwe minister van Openbare Werken met veel overtuiging zijn opdracht heeft aanvaard. Het is immers geen peulschil een budget van nagenoeg 90 miljard, gewone begroting, niet-gesplitste kredieten en vastleggingen, te beheren.

Toch achten wij een rotatiesnelheid van zes ministers van Openbare Werken in een periode van acht jaren te hoog. Wij kenden de heren De Saeger, Califice, Defraigne, Olivier, Mathot en nu Chabert. Dat is gemiddeld één minister per anderhalf jaar.

De heer Chabert, Minister van Openbare Werken. — Vergeet niet dat ik meer dan zes jaar titularis op Verkeerswezen geweest ben.

De heer De Seranno. — U kunt het ook nog zo lang trekken op Openbare Werken. Ik zal straks zeggen onder welke voorwaarden.

Minister Mathot leidde het departement van Openbare Werken gedurende drie jaren. Toch kon de Senaat de begroting in die periode slechts eenmaal in normale voorwaarden bespreken.

Minister Mathot kreeg dit departement in 1977, en toen was het eigenlijk niet opportuun uitgebreid in te gaan op de begroting. Hij was toen een nieuwe minister en akteerde alleen de opmerkingen. In 1978 werd de begroting eerst in de Kamer besproken en pas daarna in de Senaat. Slechts in 1979 konden wij met minister Mathot in de Senaatscommissie voor de Openbare Werken de begroting grondig bespreken.

Mijnheer de Minister, deze miljardendans is belangrijk. Uw voorganger heeft in de Kamer gewezen op de toch belangrijke rol die de begroting van Openbare Werken betekent als hefboom in het sociaal-economisch leven in dit land.

Wij hopen dat deze miljardendans niet alleen belangrijk is, maar ook voldoende sierlijk. De heer Hanin sprak over « des courbes qui s'inscrivent dans les paysages ». Wij menen dat het Parlement zich moet inspannen om deze begroting nauwlettend te onderzoeken. Ik ga dan ook niet akkoord met de collega's die menen dat het overbodig

is deze begroting te bespreken, en die vinden dat in dit debat te veel sprekers zijn ingeschreven.

Ik vind het erg dat men een begroting van Openbare Werken van bijna 100 miljard aldus beoordeelt. Deze begroting is belangrijk genoeg om alle posten te analyseren. Dit is onze eerste opdracht als leden van deze Senaat. Dit doet niets af aan het vertrouwen in de regering.

Een analyse van de begrotingsgegevens inzake het Wegenfonds maakt ons bezorgd, Mijnheer de Minister. Een steeds groter aandeel van het Fonds gaat immers naar intresten en leningslasten. Momenteel is het reeds meer dan 50 pct. Dit leidt tot steeds grotere inkomens-transfers van de begroting van Openbare Werken naar het Wegenfonds. In 1978 bedroeg dit 27 miljard terwijl dit voor 1980 reeds is opgelopen tot bijna 35 miljard. Ik neem aan dat in dit bedrag van 35 miljard ongeveer 2,8 miljard begrepen is, zijnde de opbrengst van het geplande autowegenvignet. Een van mijn weinig talrijke vragen is dan ook: waar gaat u dat geld halen? Dit bedrag is ingeschreven op de begroting. Op bladzijde 20 van het begrotingsdocument van de Kamer vinden wij immers bij de lopende uitgaven een bedrag van 31 miljard 791 miljoen als transfer naar het Wegenfonds terwijl op bladzijde 46 een transfer van 34,6 miljard wordt vermeld. Het verschil van 2,8 miljard is vermoedelijk de verwachte opbrengst van het autowegenvignet.

De heer Chabert, Minister van Openbare Werken. — Dat is inderdaad juist. Het tekort dat aldus op de begroting ontstaat, zal worden aangevuld door een aanpassing van de verkeersbelasting waarvan de opbrengst dit jaar gedeeltelijk ter beschikking zal worden gesteld van het ministerie van Openbare Werken.

De heer Van Ooteghem. — Dat is dan de eerste belastingvermindering.

De heer De Seranno. — Uit de verhoging van de inkomens-transfers van Openbare Werken naar het Wegenfonds, besluit ik dat het voor het beleid beschikbare miljardendeel relatief kleiner zal worden wegens de stijgende uitgaven voor intresten en delging van geleende kapitalen. Het reël beschikbaar gedeelte, dus de investeringsmiddelen, wordt bovendien nog kleiner door de groei van wat ik zou noemen « neven-bestedingen ». Uit een vorig jaar gemaakte analyse blijkt dat slechts de ruime helft der vastleggingen voor nieuwe projecten kan worden aangewend. Zestien pct. van de vastleggingen wordt immers aangewend voor onteigeningen, en dit zal ook in de toekomst het geval zijn. Nogmaals 16 pct. is bestemd voor verrekeningen, meer bepaald werken in meer, wat vooral geldt bij de bouw van autowegen, terwijl 8 pct. van de vastleggingen wordt aangewend voor herzieningen. Het miljardendebiet voor investeringen moet dus worden gehalveerd wat het beschikbaar gedeelte betreft, aangezien de bedragen bestemd voor herzieningen, verrekeningen en onteigeningen eerst moeten worden afgetrokken.

Mijnheer de Minister, ik zou er u toch willen op wijzen dat de « verantwoordingsprogramma's » inzake Wegenbouw met meer ernst en met meer eerbied voor het Parlement moeten worden opgesteld. In de verantwoordingsprogramma's van de voorbije jaren werden herhaaldelijk bedragen opgenomen voor werken die men niet wou of niet kon uitvoeren of die reeds herhaaldelijk werden geprogrammeerd. Ik wil dit illustreren met één voorbeeld. Voor de provincie Antwerpen werd in 1979 niet eens een vijfde van de geprogrammeerde wegenwerken aanbesteed.

Men kan zich afvragen wie dit heeft geprogrammeerd en, indien de programma's goed waren bedoeld, wie ze heeft overhoopgehaald.

Wat 1980 betreft — ik wil u waarschuwen, Mijnheer de Minister, voor de zeven maanden die nog overblijven, want ik meen dat de helft van uw centen nog niet zijn opgebruikt — verwijs ik naar het programma voor de provincie Antwerpen. In de verantwoordingsprogramma's is men blijkbaar Antwerpen vergeten op pagina 138, maar deze is terug te vinden op pagina 100 van het verslag-Cools als een erratum. Het betreft de wegenwerken. Ik neem aan dat de provincie Antwerpen niet zó wordt vergeten wat de havenwerken betreft. Ik zou u een paar voorbeelden kunnen geven, Mijnheer de Minister, maar ik zal u het document overhandigen. Ik lees alleen de conclusie: Realisatiemogelijkheid in de provincie Antwerpen: van de 930 miljoen uitgetrokken voor autosnelwegen kan slechts 580 miljoen worden besteed ofwel omdat de onteigeningen niet zijn gebeurd, omdat de plannen nog niet werden aangevat, of omdat de opmetingen nog niet zijn gedaan. Dergelijke fysische programma's publiceren in een parlementair stuk is niet aanvaardbaar voor het Parlement. Men kan ons enkele jaren misleiden, maar geen tien jaar. Mijnheer de Minister, het ogenblik is nu gekomen om de programma's op te maken voor 1981. U hebt veel personeel, er worden minder autosnelwegen aangelegd dan vroeger, dus is er meer tijd om programma's op te maken en het Parlement *au sérieux* te nemen door fysische programma's voor te

leggen die realiseerbaar zijn. Wij wensen geen programma's te krijgen waarvoor de plannen niet bestaan, de opmetingen niet zijn gebeurd, of de onteigeningen nog niet zijn uitgevoerd.

Voor de autosnelwegen kan ten hoogste 60 pct. worden uitgevoerd, voor de gewone rijkswegen amper 200 miljoen op de 600 miljoen, voor de fietspaden namelijk 25 miljoen op de 60 miljoen, dit is een gemiddelde realisatiemogelijkheid van 40 pct. Daarvan moeten dan nog de kapitalen worden afgetrokken nodig voor onteigening enz.

Ik wens ook nog enkele beschouwingen te maken, Mijnheer de Minister, over klachten van de leden van de Kamer van volksvertegenwoordigers in verband met de grote vertraging in de uitvoering van openbare werken. Men schrijft deze toe aan allerlei oorzaken en ik zou er nog een aantal kunnen aan toevoegen. Zijn het de kredietbeperkingen van 20 pct. — dit is altijd een alibi — zijn het heraanbestedingen die moeten gebeuren? Uit het verslag van de Kamer van volksvertegenwoordigers blijkt dat men in Vlaanderen tienmaal meer werken opnieuw aanbesteedt als in Wallonië; wat de wegen betreft was het voor Wallonië 50 miljoen en voor Vlaanderen 500 miljoen. Was het omdat men te lang had gewacht om de werken toe te wijzen? Waarschijnlijk wel. Was het omdat de prijzen te hoog waren? Dan hoop ik dat ze nadien gezakt zijn. Ik weet het echt niet, maar wellicht was het omdat de nodige beslissingen niet tijdig werden genomen.

Ook de regionalisering van de ruimtelijke ordening is een oorzaak. De minister van Openbare Werken zal er rekening mee moeten houden dat hij een vergunning nodig heeft van zijn collega's van het betrokken gewest voor de uitvoering van de infrastructuurwerken. Nog een oorzaak zijn de vertraagde schattingen en onteigeningen door de aankoopcomités van de Staat. Men klaagt daarover, maar er moeten toch oplossingen voor bestaan. Er werd mij reeds gezegd dat de ambtenaren niet meer voldoende kilometers vergoed krijgen om de onteigeningen te doen.

De intercommunale verenigingen vinden daar wel een oplossing voor: zij betalen de supplementaire kilometers. Uiteindelijk komt dit geld toch ook uit de Staatskas, zij het dan soms onrechtstreeks.

Zijn het de alternatieve plannen die de uitvoering vertragen? Het tekort aan personeel, hoewel personeel is vrijgekomen van de autosnelwegenbouw? Is het noodzakelijk overleg met actiegroepen de oorzaak? Ik geef u vooraf veel excuses, want als u de hindernissen kent, zijn ze misschien de volgende jaren op een betere wijze te nemen.

Een ander probleem is de erkenning van de aannemers in hogere klassen. Door het duurdurder worden van de werken verplicht men de aannemers een erkenning aan te vragen in een hogere klasse. Zulks blijkt een moeilijke opgave te zijn voor een groot aantal middelgrote bedrijven in het Vlaamse land. Er is een distorsie gegroeid tussen het bedrag van de werken en de klasse van de aannemer.

Dit probleem is in de commissie voor de Infrastructuur, zoals deze nu in de Kamer heet, herhaalde malen ter sprake gekomen, maar ik zie nergens dat men een aanduiding geeft voor een mogelijke oplossing. Ik raak dit probleem dan ook maar aan, Mijnheer de Minister, opdat u een oplossing zou voorstellen.

Persoonlijk huiver ik voor het sluiten van nieuwe raamcontracten. Ik zou de minister willen aanbevelen hiermee uiterst voorzichtig te zijn. Een lid van het Parlement krijgt al zo moeilijk controle over de begroting, door allerlei fondsen en parastatale instellingen. Komen daarbij nog raamcontracten, wordt het zo ingewikkeld dat zelfs een kat er haar jongen maar moeilijk zou in terugvinden.

Moet de regionalisering van de wegenwerken niet een stuk verder reiken? Waarom zijn op openbare werken de rioleringen, de aanplantingen, de waterlopen naast en onder de rijkswegen wel geregionaliseerd materie en waarom niet de onderhoudswerken en de vernieuwbouw van de wegen? Ik voel er meer voor consequent voor het ene of het andere te kiezen, maar niet halverwege te blijven staan: deels gecentraliseerd — soms te ver — en deels geregionaliseerd — soms ook te ver.

Ik ben er mij van bewust dat het hier niet de plaats is om hierover te discussiëren; waarschijnlijk komt dit probleem aan bod in de bijzondere commissie voor de staatshervorming, maar het is goed dat de leden van de commissie voor de Openbare Werken zich hiervoor ook interesseren.

Een woord over de aanleg van voetpaden. Uw geachte voorganger beoogde uw departement te belasten met de aanleg van de voetpaden langsheen rijkswegen in dorpen en agglomeraties. Deze opdracht behoort volgens mij niet bij het departement van Openbare Werken te berusten, maar bij de lokale besturen. Het centrale bestuur moet zorg dragen voor de intergemeentelijke, interprovinciale en nationale verbindingen, maar de lokale voetpaden horen daar niet bij. Men zou de voetpaden desnoods kunnen opnemen in het kader van de gesubsidieerde werken, wat ik echter beter voor de fietspaden kan

aanvaarden omdat fietspaden moeten doorlopen van de ene naar de andere localiteit. Zulks is toch niet het geval voor voetpaden.

De lagere besturen, *in casu* de gemeentebesturen of de provinciebesturen, zijn de meest aangewezen niveaus want zij beschikken over de arbeidskrachten ter plaatse. Wanneer Openbare Werken voetpaden wil aanleggen, zijn daar veel meer administratieve besommeringen en kosten mee gemoeid voor aanbesteding, aanvoer van personeel enz.

Deze besturen hebben een directe aansporing tot zuinig beheer. Zij staan onder de controle van de direct betalende aangelanden. Het is hier geen burgemeester of schepen die tot u spreekt, Mijnheer de Minister. Ik spreek in naam van de aangelanden en in naam van de belastingbetalers. Ik meen dat de gemeenten en de agglomeraties de gevolgen moeten dragen van hun eigen ruimtelijk beleid. Als zij lintbebouwingen toestaan langs de rijkswegen en vinden dat er voetpaden nodig zijn, moeten degenen die verantwoordelijk zijn voor de ruimtelijke ordening in dat gewest de gevolgen daarvan dragen en eventueel die voetpaden doen aanleggen.

Deze voetpaden moeten daarenboven veelvuldig worden opgebroken voor allerlei nutsvoorzieningen, zoals elektriciteit, TV-distributie, water, riolering en telefoon. Daarom zijn wij van oordeel dat een kadaster van de ondergrondse nutsleidingen nodig is. Dat is naar onze mening veel belangrijker dan dat uw departement zich zou bezighouden met het aanleggen van voetpaden.

Mijnheer de Minister, de talloze vernielingen van grondleidingen bij de uitvoering van wegenwerken drijven de kostprijs van deze werken onnodig de hoogte in. Ik woon langs een rijksweg waar men, recent, werken heeft uitgevoerd. Die werken hebben twee jaar geduurd. Ongeveer elke maand was ofwel de telefoonleiding verbroken ofwel de waterleiding beschadigd. De kabels van de TV-distributie en de elektriciteitshoogspanningskabels werden gebroken. Niemand wist waar die leidingen in de grond waren geplaatst. Het gevolg hiervan is natuurlijk dat de kostprijs van de werken nodeloos wordt verhoogd. Mijnheer de Minister, zou uw departement niet kunnen onderzoeken of het werkelijk niet mogelijk is dat wij, naar het voorbeeld van het buitenland een kadaster zouden hebben voor deze ondergrondse nutsleidingen?

Indien u het mij toestaat, Mijnheer de Minister, wil ik het hebben over een ander punt, namelijk onze Belgische verkeersonveiligheid. Zijn wij er ons wel van bewust, dat onze verkeersonveiligheid in belangrijke mate het gevolg is van onze wegenstructuur? Er is discontinuïteit in de wegenstructuur: een vierbaansvakweg wordt tweebaansvakweg en nadien driebaansvakweg op een zelfde rijksweg. Hoe kan men tot een goed verkeergedrag van de weggebruikers komen, wanneer er bovendien nog een slechte en verwarrende signalisatie van de autosnelwegen bij de in- en uitritten bestaat?

Indien er bij ons veel spookrijders op de autosnelwegen zijn — wij hebben dat probleem in de commissie voor Verkeerswezen aangehaald — moeten wij ons afvragen of er niets hapert aan de signalisatie. Het zijn problemen van technische aard. Ik zal daarover niet verder uitweiden.

Het is ook niet logisch dat men op de autosnelweg E10 van Brussel naar Antwerpen in de nabijheid van Mechelen een verkeersaanduiding ziet « Mechelen 6 km » en binnen een afstand van 1 000 meter een nieuw bord ziet met « Mechelen 1 500 meter ». Welnu, de eerste verkeersaanduiding sloeg op het centrum van de stad en de tweede signalisatie betrof de uitrit.

Geachte collega's, het moet ons dan ook niet verwonderen dat in ons land veel wegsignalisaties aan de in- en uitritten worden stukgereden. Er is daar een psychologische misleiding van de weggebruiker door het feit dat men het stadscentrum aanduidt en niet de afstand tot de volgende uitrit.

Er is gebrek aan ruimtelijke ordening. Er is een tekort aan aangepaste voorsorteerstroken op onze traditionele rijkswegen. Er is de discontinue visuele begeleiding van de weggebruikers, bijvoorbeeld, inzake verlichting die verschilt van gemeente tot gemeente. Er is een tekort aan verpozingsplaatsen langs onze gewone rijkswegen. Die bestaan wel langs onze autowegen. Wij zijn op dit gebied blijkbaar een onherbergzaam land voor de weekend-toeristen en de buitenlandse weggebruikers.

Mijnheer de Minister, er zijn zoveel wegoverschotten langs onze autowegen waar, bijvoorbeeld, bochten zijn afgesneden uit de tijd dat alles nog rechtlijnig moest zijn. Op die wegoverschotten liggen kasseien of zout voor de vorstperiodes of het zijn vuilnisbelten geworden. Zou het niet verkeersvriendelijk zijn, mochten daar verpozingsplaatsen worden gemaakt zoals die bestaan in onze buurlanden, het Groothertogdom Luxemburg, Duitsland en Nederland en zelfs Frankrijk? De Belgische overheid heeft weinig oog voor de gezinsverplaatsingen langs de openbare weg. Die gezinnen hebben daarbij vaak wat verpozing nodig.

Waarom vertoont de inrichting van onze openbare wegen zo weinig samenhang met de structuur van het openbaar vervoer? Ook daarover

werd in de commissie voor het Verkeer gesproken en met name over de verkeersopstoppen rond de spoorwegstations. Die zijn er oorzaak van dat het verkeer op de openbare weg moeizaam aansluit op het treinverkeer. Er zijn verscheiden gevallen bekend van personen die door een verplaatsing per autobus naar een volgend spoorwegstation hun treinaansluiting misten omdat er een wegonderbreking was nabij het spoorwegstation.

Wij komen thans tot een punt dat onze collega Hanin hier vandaag ook al heeft behandeld, namelijk de problemen rond de fietspaden.

Mijnheer de Minister, wij maken u meteen een nota over met de resultaten van een door ons uitgevoerde enquête over het gebruik van de fiets door de schoolgaande jeugd tijdens de voorbije maand oktober, en dit over 250 scholen in het arrondissement Turnhout.

Uit die cijfers blijkt dat er dagelijks 36 574 van de 66 071 leerlingen per fiets naar school gaan in het arrondissement Turnhout.

Zo wij deze cijfers extrapoleren voor het hele Vlaamse land, dan komen wij tot een half miljoen scholieren die dagelijks fietsgebruiker zijn. Ik neem aan dat er in de Kempen meer gebruik wordt gemaakt van de fiets dan in andere landsgedeelten. Dit heeft tot gevolg dat er gemiddeld jaarlijks vier dodelijke ongevallen en 300 lichtgewonden bij de fietsende jeugd vallen te betreuren. Met andere woorden, 1 pct. van fietsende leerlingen worden jaarlijks gekwetst in het verkeer.

Mijnheer de Minister, beschouw de honderdduizenden scholieren die thans op de lentedagen naar school fietsen als stille betogers voor het behoud van hun leven. Zij moeten rijden op slechte fietspaden, zo die er al bestaan, en ze niet zijn ingenomen door geparkeerde wagens. Elders moeten de fietsers rijden in greppels, tussen het gemotoriseerd snelverkeer of op parkeerstroken naast opendraaiende wagendeuren. Op verkeerskruispunten worden zij zelfs vergeten.

Er bestaan rijkswegen waar de scholieren over een afstand van twaalf kilometer zesmaal de weg moeten oversteken. Bij aanrijding zijn zij steeds de slachtoffers.

Mijnheer de Minister, wij hopen dat u gedurende uw langdurig mandaat veel nieuwe fietspaden zal infietsen. U heeft dat reeds gedaan toen u minister van Verkeer was. U zal nog de gelegenheid krijgen dit te doen.

De kwaliteit van onze rijkswegen en vooral van de autowegen laat ook te wensen over. Ik hoop dat de Senaatscommissie over de nodige tijd zal beschikken om zich ervan te vergewissen dat het Opzoekingscentrum voor Wegenbouw nog andere studies zal moeten uitvoeren.

Ik hoop ook, Mijnheer de Minister, dat u niet enkel belangstelling zal hebben voor belangrijke havenwerken maar ook voor de modernisering van de kanalen in het binnenland. Wij hopen tevens u bij de bespreking van uw volgende begroting te kunnen feliciteren omdat dit Parlement uw beleid heeft kunnen beïnvloeden. Dat is toch haar taak. Daarom heb ik over geen lokale problemen gesproken. Het is onze overtuiging dat wij, als senatoren, uw beleid moeten kunnen beïnvloeden. Wij hopen dat u de gemiddelde levensduur van de ministers van Openbare Werken aanzienlijk zal kunnen verhogen. *(Applaus op de banken van de meerderheid.)*

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

M. Sondag. — Comme M. De Seranno vient de le rappeler, vous êtes, Monsieur le Ministre, en six ans de temps, le sixième responsable politique au sommet de la direction du ministère des Travaux publics, après Josse De Saeger, Alfred Califice, Jean Defraigne, Louis Olivier et Guy Mathot.

Chaque fois qu'il y eut changement de responsable politique, je suis intervenu pour que soient sauvegardées au maximum les terres agricoles et, en général, les sites naturels. En effet, comme l'a souligné tout à l'heure M. Hanin, il s'agit de biens non renouvelables et indispensables, tout autant à l'activité agricole qu'à la protection et à la valorisation de l'environnement naturel.

Même s'il se confirmait — suivant une récente étude de l'Institut économique agricole — que 10 p.c. seulement des terres retirées à l'agriculture étaient affectées à une destination routière ou autoroutière, il conviendrait d'être attentif à cette mutation en ce qu'elle perturbe l'exploitation agricole, notamment en la disloquant ou, de toute façon, en l'amenant à un degré de non-viabilité.

J'estime que ces interventions répétées ont permis de limiter les dégâts, c'est-à-dire de réduire ou même d'abandonner certains projets excessifs et je pense entre autres, en Brabant wallon, à l'excavation à quatre bandes au nord-ouest d'Ortignies qui aurait saccagé le plateau de Céroux et à la liaison, également à quatre bandes, entre Corroy-le-Grand et Jodoigne, projets heureusement abandonnés.

Cependant, bien des inquiétudes subsistent en face de certains projets ou engagements qui mériteraient d'être revus dans une optique plus

réaliste et surtout dans des proportions plus légères, évitant les travaux de prestige.

Je tiens à évoquer en premier lieu l'A8, c'est-à-dire le projet de liaison autoroutière Tournai-Bruxelles qui est l'objet d'une valse-hésitation depuis 1968, alors qu'une liaison rapide a été heureusement réalisée par l'aménagement de la N8 à quatre bandes, avec les contournements de Leuze, d'Ath — qui a coûté 220 millions de francs — et d'Enghien et qu'il suffirait de la compléter sur quelques kilomètres vers le contournement sud de Bruxelles, en limitant évidemment les empiétements.

L'aménagement de la N8, plutôt que la construction intégrale de l'A8, permettrait d'économiser quelque 5 à 600 hectares de terres agricoles de très bonne qualité, pourrait représenter au total une économie de quelques milliards de francs et valoriserait les engagements financiers effectués jusqu'à ce jour.

De même, dans ce souci d'économie de milliers d'hectares de terres agricoles et de forêts, j'ai souvent souhaité que soient aussi revus certains projets d'infrastructures autoroutières qui vont saccager la province de Luxembourg.

Il me semble que les crédits globalement affectés aux autoroutes E40 et E9 pourraient être autrement rentables pour toutes les petites communautés luxembourgeoises s'ils étaient répartis plus rationnellement et plus équitablement, ce qui n'exclut pas des voies rapides de communications à infrastructure légère. En cela, je rejoins notre collègue Hanin.

C'est aussi dans cet esprit d'économie du sol agricole que je vous demande d'examiner attentivement et favorablement le tracé direct de la liaison rapide — plutôt qu'autoroutière — devant relier Huy à Waremme. Ce tracé a été, je crois, admis par la Commission régionale d'aménagement du territoire. Pourriez-vous me le confirmer?

Enfin, en ce qui concerne plus explicitement le Brabant wallon, je tiens à exprimer certaines observations.

Je me réjouis à nouveau que le projet de route rapide à quatre bandes entre Corroy-le-Grand et Jodoigne soit enfin abandonné. En certains moments, j'ai lutté seul au sein du Conseil économique wallon du Brabant pour le rejet de ce projet. J'ai réussi, et je m'en réjouis sincèrement. J'ai d'ailleurs été heureux d'entendre, il y a quelques instants, notre collègue du RW, M. Humblet, partager enfin cette position.

Le raccordement de la RN37 à Grez-Doiceau me paraît prioritaire. Il est prévu au budget 1980 pour un montant de 185 millions de francs. Sera-t-il réalisé dans les délais prévus? Sinon, pourquoi?

Au budget de 1979, un crédit de 120 millions avait été prévu pour la réalisation du viaduc de la Dyle. L'adjudication a eu effectivement lieu en 1979. Les crédits y afférents ont-ils été engagés en 1979? Sinon, pourquoi? A quelles réalisations ont-ils éventuellement été affectés?

Globalement, le Brabant wallon n'a-t-il pas été frustré? Si oui, de combien de dizaines ou de centaines de millions, par exemple, de 1979 à 1980?

En ce qui concerne la liaison Noirhat-Thynes en parallèle de la N37, j'insiste pour que le tracé admis au plan de secteur soit respecté, en souhaitant cependant que sa réalisation se fasse à deux bandes, tout en réservant la possibilité d'élargissement ultérieur à quatre bandes.

En conclusion de mon intervention, je vous demande, Monsieur le Ministre, d'assurer la concertation indispensable avec les responsables politiques locaux et avec les représentants qualifiés des organisations agricoles et des associations soucieuses de l'environnement dans son optique communautaire et non pas seulement individualiste.

Enfin, Monsieur le Ministre, j'insiste pour que dans le cadre de projets d'infrastructures nationales, qu'ils soient routiers, autoroutiers ou de barrages, en ce qui concerne en tout cas la Wallonie, vous vous concertiez avec vos collègues de l'Agriculture et de l'Aménagement du territoire pour garantir le remembrement accéléré le plus efficace, notamment dans le cadre de la loi du 12 juillet 1976 et dans le respect des directives européennes.

Dans mon tout dernier propos, je voudrais vous demander, Monsieur le Ministre, de soutenir activement le projet de loi prévoyant l'obligation pour tout auteur de grand projet d'infrastructure, de déposer un rapport d'impact sur l'environnement. En attendant cette nouvelle législation, vous pourriez déjà vous imposer cette obligation pour les projets élaborés par votre administration.

Vous seriez ainsi un novateur fort apprécié. *(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, ik betwijfel dat de minister aan het omruilen van het departement van

Verkeerswezen voor dat van Openbare Werken een goede zaak heeft gedaan. Men zou weliswaar kunnen zeggen dat de minister van Verkeerswezen iets minder op de voorgrond treedt. Wanneer er, bijvoorbeeld, een nieuwe spoorlijn wordt geëlectriceerd, is de minister er wel bij, maar in de ogen van het publiek wordt dit toch grotendeels op het krediet van de spoorwegmaatschappij geschreven. Hetzelfde geldt voor het openen van een metrolijn : ook dit wordt meestal aan de trammaatschappij toegeschreven. Wanneer er daarentegen een nieuw stuk autosnelweg of een nieuwe brug wordt opengesteld, is dat zeer duidelijk het werk van de minister van Openbare Werken. Met dit nadeel echter dat, wanneer een brug invalt, een dijk doorbreekt of een weg slecht aangelegd blijkt te zijn, ook duidelijk de minister van Openbare Werken verantwoordelijk wordt gesteld.

De heer Chabert, Minister van Openbare Werken. — Weet u nog, Mijnheer Maes, toen er vorig jaar zo'n harde winter woekerde in ons land, men te Brussel zei : « l'hiver, c'est la faute à Chabert ». U heeft dus niet helemaal gelijk.

De heer Maes. — In dit verband wil ik toch stellen dat uw huidige departement als het ware erfelijk belast is. Enkele van uw voorgangers hebben dit zeer openlijk toegegeven. Zij zegden zelf dat zij een zeer zware erfenis hadden gedaan. Wat er ook van moge zijn, wij hopen in ieder geval dat u de minister zult zijn die het beleid van het departement van Openbare Werken resoluut een nieuwe richting zal insturen.

Gezien de reeds jaren aanhoudende ongunstige trend inzake de algemene economische situatie, de tewerkstelling en de financiële toestand van de rijksmiddelen, zijn er ons inziens al sedert enkele jaren nieuwe opties nodig voor het beleid van openbare werken. Ik heb daarvoor in de voorbije jaren trouwens al herhaaldelijk gepleit.

Deze nieuwe opties zijn de volgende : ten eerste, het vermijden van iedere verspilling of verkeerde besteding van de kredieten — dat is nogal wies —; ten tweede, de absolute prioriteit voor de afwerking van begonnen projecten, en ten derde, de overschakeling van werken met minder naar werken met meer tewerkstellingseffect.

Wat de verspilling en het slecht besteden van kredieten betreft, kan inderdaad moeilijk worden geloochend dat er in het raam van het departement, dat het uwe is geworden, talrijke miljarden langs deuren en vensters naar buiten werden gegooit. Ik zal niet in detail treden, maar slechts enkele voorbeelden op een rijtje zetten.

Zo zijn er de werken aan de haven van Zeebrugge, waarvan iedereen weet dat zij jaren vertraging hebben opgelopen. Hiervoor moest er 700 à 800 miljoen schadevergoeding aan de aannemer worden betaald.

Verder zijn er de werken aan de tunnel onder de Rupel. Hier is reeds meer dan twee jaar vertraging opgelopen en moest men reeds 600 à 700 miljoen schadevergoeding aan de aannemers betalen. Ik spreek niet over de verkaveling Vordenstein te Schoten. Wel wil ik het even hebben over de overtrokken uitrusting van de autosnelwegen, andere rijkswegen, sommige tunnels enz., waarover ook de heer Hanin het reeds gehad heeft. Mijnheer de Minister, het stoort mij te zien hoe men langs de autosnelwegen honderden, bovendien veel te kleine, oranje vuilnisbakjes heeft gezet en blijft zetten. Deze vuilnisbakjes kosten op het ogenblik vermoedelijk al wel 10 000 frank het stuk, plaatsing inbegrepen. Het stoort mij te zien hoe men in sommige tunnels om de 50 meter een telefoonpost heeft gezet. En ik spreek dan nog niet over de verlichting van de autosnelwegen.

Ik neem aan dat men in tijden van overvloed, wanneer men meent dat het niet op 100 miljoen aankomt, op geen frank ziet. Dit is echter al enkele jaren niet meer te verdedigen. Evenmin als men mag zeggen dat de heer Hanin beweert dat men geen autowegen moet bouwen — hij beweerde enkel dat men de autosnelwegen te breed maakt — evenmin beweer ik dat men van de overvloedige verlichting naar de totale duisternis moet terugkeren. Ik heb dit trouwens nooit gezegd. Er is een gulden middenweg. Ik blijf staande houden dat het met de helft van de huidige verlichting nog klaar genoeg zou zijn en het aantal ongevallen niet zou vermeerderen. Zo zou men jaarlijks honderden miljoenen kunnen besparen. Er is hier vandaag al latijn gesproken en ik herinner mij ook nog een gezegde uit mijn atheneumtijd : « *errare humanum est, perseverare diabolicum* ».

Ik ben dan ook bijzonder tevreden dat er eindelijk nadat ik 6 of 7 jaar tevergeefs op die spijker gehamerd heb, in de regeringsverklaring staat dat men iets aan de overbodige verlichting gaat doen. Dat neemt niet weg dat men gedurende vele jaren een verkeerde politiek heeft gevolgd.

De tweede optie, prioriteit voor de afwerking van reeds begonnen projecten, lijkt mij zo logisch dat ze eigenlijk geen verdere commentaar behoeft.

Toch stellen wij vast dat grote stukken reeds in gebruik zijnde autosnelwegen veel van hun nut verliezen, omdat de begin- en de eind-aansluitingen maar niet afgewerkt geraken. Dit is bijvoorbeeld al sedert vele jaren het geval met de beide uiteinden van de E10, zowel te

Antwerpen als te Brussel. In dat verband vraag ik ook of er nog wat komt van de geplande afwerking van de E10 tot aan het station van Schaarbeek, waarvoor toch plannen bestaan.

Verder is er de fameuze tunnel aan het einde van de E5 in het Reyerscomplex, waar men jaren geleden een tunnel heeft aangelegd die onder de stad ging, maar waarvan men niet wist waar hij precies zou uitkomen.

De heer Chabert, Minister van Openbare Werken. — Men is daar bezig met de werken.

De heer Maes. — Maar die tunnel ligt er al jaren. Men is nu met de afwerking bezig, maar het heeft jaren geduurd, omdat men niet wist waar men hem zou laten bovenkomen.

De heer Chabert, Minister van Openbare Werken. — Als lid van de Brusselse executieve heb ik destijds mee mogen beslissen waar de tunnel zou bovenkomen. Momenteel zijn de werken bezig en ze zullen binnenkort beëindigd zijn.

De heer Maes. — Dank u, dat was één van de volgende vragen die ik wilde stellen, Mijnheer de Minister.

Er is ook nog de aansluiting van de E39 die in Lummen doodloopt. Men kan er moeilijk naartoe vanop de weg Diest-Hasselt en nog moeilijker vanop de weg Leuven-Diest. Ook daar is men bezig, maar het sleept jaren en jaren aan, zodat practisch heel de snelweg een groot deel van zijn nut verliest.

Een derde optie, de omschakeling naar meer arbeidsintensieve werken is ook vanzelfsprekend.

Ik pleit ervoor alleen bijkomende autosnelwegen of expreswegen aan te leggen waar dat absoluut noodzakelijk is. Daartegenover zou men projecten in de bouwsector, waar het duidelijk zeer moeilijk wordt, bij voorkeur met kredieten moeten bedelen. In de sector is er trouwens nog heel wat te doen. Hier herinner ik maar even aan de slechte behuizing van vele staatsdiensten, van de rijkswacht enz.

Met een zou een einde kunnen worden gemaakt aan de zeer betwistbare, en overigens ook betwiste overeenkomsten met bepaalde privé-promotoren. Om maar één voorbeeld te noemen, inzake het onderbrengen van de diensten van de EEG en van sommige ministeries te Brussel.

In dat verband moge ik u de lezing van een artikel van 24 maart in een bepaalde krant over « De jungle van de Brusselse immobiëlen » warm aanbevelen. Ik zal daar niet over uitweiden, maar ik vraag u dat artikel eens te lezen.

Als besluit, en om binnen mijn spreektijd te blijven, nog enkele vragen.

Ik zou graag een precieze stand van zaken vernemen inzake de werken aan de Rupeltunnel, namelijk het aanvankelijke tijdschema en het uiteindelijk tijdschema, het aanvankelijke bestek en de uiteindelijke kostprijs en de reeds betaalde of geplande schadevergoedingen voor de aannemer.

Ik wilde hier ook een vraag stellen over de afwerking van de Reyerstunnel. Ik weet dat de werken bezig zijn, maar ik zou graag weten wanneer deze tunnel in gebruik zal worden genomen.

Ik zou graag vernemen hoever het staat met de verschillende variaties in de planning van de zuidelijke ring rond Brussel. Er zijn daar reeds verschillende plannen geweest en een aantal voorbereidende werken werden reeds uitgevoerd. Bepaalde wegen lopen dood en sommige bruggen hebben geen toegangsweg.

Tenslotte wil ik nog vragen hoe het zit met de planning en de coördinatie van de verschillende oeververbindingen in Antwerpen, zoals de coördinatie van de stormstuw, zo mogelijk met een brug. Hoever staat het met de tunnel ten noorden van Antwerpen — Liefkenshoek — al dan niet gecoördineerd met de door u onlangs beloofde metroverbinding naar de linkeroever? Er staat daar allerlei op het getouw. Worden al deze plannen uitgevoerd of vervangt het ene plan het andere?

Mijnheer de Minister, ik zou op al deze vragen graag een antwoord krijgen, niet noodzakelijk vandaag natuurlijk. Ik heb begrip voor de verzachtende omstandigheden die u kunt invoeren, maar binnen afzienbare tijd zou ik wel graag een precies, eventueel schriftelijk antwoord krijgen. (*Applaus op de banken van de Volksunie.*)

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

De heer Vannieuwenhuyze. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, waarde collega's, naar aanleiding van de bespreking van het ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Openbare

Werken voor het begrotingsjaar 1980 zouden we graag uw aandacht vragen voor enkele bekommernissen betreffende een aantal infrastructuurwerken waarin men in de bestuurlijke arrondissementen Roeselare en Tielt bijzonder groot belang stelt.

Voor de provincie West-Vlaanderen, het arrondissement Roeselare en ook voor het arrondissement Tielt, is de ontsluiting door de A17 naar Zeebrugge, Kortrijk, de E3 en Frankrijk van groot belang.

Het verheugde ons te mogen lezen in het verslag ons overgemaakt door de Kamer, dat de werken aan de autosnelweg A17 vanaf het kanaal Roeselare-Leie tot aan de rijksweg 70 te Lichtervelde zijn aanbesteed en in uitvoering over een lengte van ongeveer 11 km.

Op 22 december 1979 zou het tracé van de A17, vak Turnhout-Loppem, ingevolge de beslissing van de executieve van de Nederlandse gemeenschap en het Vlaamse gewest, zijn vastgelegd.

Voor de volgende jaren zou de stelselmatige afwerking van de resterende 15 km tot aan de autosnelweg E5 in het vooruitzicht zijn gesteld.

De indienststelling met de meest noodzakelijke bruggen is momenteel voorzien voor de lente van 1984. De volledige afwerking voor het einde van 1985.

Mogen we aandringen, Mijnheer de Minister, opdat bij prioriteit de nodige kredieten aan de Intercommunale Vereniging voor Autowegen van West-Vlaanderen zouden worden ter beschikking gesteld, opdat de geplande werken aan de A17 geen verdere vertraging zouden kennen of bepaalde aanbestedingen zouden moeten worden geannuleerd?

Het is inderdaad zo dat de reconversie in de eigen industrie van het gebied Roeselare-Tielt, dat steeds blijf heeft gegeven van dynamisme en ondernemingsgeest, zal moeten gesteund worden op impulsen die ontstaan vanuit de ontwikkeling rond de haven van Zeebrugge.

Parallel met de werken van de A17 zouden de werken aan de belangrijke verbredingsweg naar de E3, de rijksweg 308, en de ring van Roeselare naar de A37, die voor het Roeselaarse als uiterst belangrijk worden ervaren, moeten worden uitgevoerd. Volgens uw voorganger, minister Mathot, zouden deze werken in het programma zijn opgenomen en de continuïteit verzekerd. Mogen we hiervan de bevestiging vragen?

De aankondiging dat de voorziene en reeds geplande bruggen over de A17 niet zouden worden uitgevoerd, met het gevolg dat de verbinding tussen het centrum en het industriegebied van de deelgemeente Beveren, deel uitmakend van de stad Roeselare enerzijds, en van het centrum der gemeente Ardoos anderzijds zou worden afgesneden, heeft bij de bevolking heel wat kwaad bloed gezet. Een gelijkaardig probleem bestaat in verband met de verbinding van het centrum Lichtervelde met het centrum Zwevezele, deelgemeente van de gemeente Wingene.

Hierover hadden de parlementsleden van de socialistische partij en van de christelijke volkspartij reeds een onderhoud met de heer Mathot, toenmalig minister van Openbare Werken. Hij bevestigde ons dat de oorspronkelijke voorziene bruggen over de autosnelweg A17 in het arrondissement Roeselare-Tielt door de Intercommunale Vereniging voor Autowegen van West-Vlaanderen wel zouden worden uitgevoerd, zodat de verbinding tussen de zo juist geciteerde gemeenten en gevestigde industriezones zal blijven. De bevolking van het arrondissement Roeselare-Tielt heeft deze beslissing ten zeerste geapprecieerd. De regeringswisseling heeft echter de ongerustheid weer aangescherpt en het zou aangenaam zijn mochten we bij deze gelegenheid de gedane belofte opnieuw horen bevestigen.

De ontsluiting van het arrondissement Tielt is echter niet zo rooskleurig.

Het arrondissement Tielt is omgeven van een driehoek van internationale — E3 en E5 — en nationale — A17 — wegen.

Een efficiënte en directe aansluiting op die belangrijke verkeersaders is evenwel onbestaande. De regio Tielt ligt verkeersgeografisch geïsoleerd, hetgeen steeds kenmerkend is voor economisch achtergebleven gebieden. Transportkosten en bereikbaarheid zijn immers belangrijke investeringsindicatoren. De slechte wegeninfrastructuur van de regio Tielt heeft sterk gewogen op de industrialisatiegraad, het welvaartsniveau en de tewerkstelling. De eisen gesteld op het vlak van de wegeninfrastructuur voor de regio Tielt zijn meer dan prioritair en van primordiaal belang voor de handels- en industriële activiteiten van een zeer actieve bevolking en de stimulering van een achtergebleven streek. De mensen van deze streek zijn werkzaam en werklustig, maar dienen nog altijd met duizenden iedere werkdag de pendeltrein te nemen of blijven van de maandagmorgen tot de vrijdagavond van huis weg.

In de voorbije jaren werden vaak beloften gedaan inzake programmering en plannen van openbare werken, die dan toch niet werden gerealiseerd of die neerkwamen op beloften inzake alternatieven of compensaties, waarvan dan achteraf evenmin iets is terechtgekomen.

Jaren terug werd bij de oprichting van de Intercommunale Vereniging voor Autowegen van West-Vlaanderen, door de toenmalige minister van Openbare Werken, de heer Jos De Saeger, de belofte gedaan van de geplande autosnelweg Brussel-Westkust (A9) die een ernstige kans maakte voor realisatie. Deze zou aangelegd worden door het Rijk. Na tal van moeilijkheden en bezwaren in het Oostvlaams gebied, verviel dit project vanaf Brussel tot de E3. Hierna kwam het project van de expresweg E3 (Waregem of Kruishoutem) tot de A17 (Roeselare) tot stand. Het Tieltsse was tevreden met een expresweg, doch de heer Defraigne, toenmalig minister van Openbare Werken, stelde een autosnelweg voorop.

Een aanvangskrediet van circa 200 miljoen werd alsdan vastgesteld en kort daarop werden er opmetingen uitgevoerd.

Het project E3 tot A17 kreeg het spoedig zwaar te verduren vanwege de natuurbeschermers en de agrarische sectoren, zodat ook dit project werd gelijkwaardig.

Ingevolge menigvuldige tussenkomsten van parlementsleden, gemeentebesturen en andere instellingen, werd als compensatie van voórmelde afschaffing beloofd, met het oog op de ontsluiting van de regio Tielt, de spoedige modernisering op 26 meter van de rijksweg 66 — Tielt-Deinze — (E3) en de rijksweg 299 Tielt-Aalter (E5) met onder meer de omlegging te Ruiselede.

Voor deze laatste, de rijksweg 299, bezit ik een schrijven van de heer De Saeger, voormalig minister van Openbare Werken waaruit duidelijk blijkt dat de ring rond Ruiselede en de baan op 26 meter zouden gebracht worden en dat de werken zouden voltooid zijn eind 1978. Daartoe zijn er zelfs onteigeningen gebeurd.

Mede wellicht door de conjuncturele omstandigheden, economische crisissen en opeenvolgende regeringsmoeilijkheden is er ter zake weinig naar voor gebracht.

In de voorbije tien jaar werd er, behalve de omleiding te Pittem, die momenteel in uitvoering is, en mede met de modernisering van de rijksweg 323, Roeselare-Pittem, de aansluiting met de A17 moet verzekeren, niets gerealiseerd. Mogen we eraan toevoegen dat deze werken reeds waren opgenomen in het plan 1971-1975 en vóór 1975 moesten beëindigd zijn?

De negen gemeentebesturen, welke zich verenigd hebben in het arrondissementeel promotiecomité van het bestuurlijk arrondissement Tielt smeken nu reeds jaren om een snellere en betere verbindingsweg vanuit Roeselare over Tielt naar de E3 te Deinze en de E5 te Aalter. De verbeterings-, verbredings- en moderniseringswerken aan de rijksweg nr. 66, Lichtervelde-Gent, wat het deel tussen Tielt en Deinze betreft, enerzijds, en de verbredings- en moderniseringswerken aan de rijksweg nr. 299, Tielt-Aalter, anderzijds, zouden het ganse probleem van de baan helpen en de verkeerstechnische ontsluiting van dit ganse gebied realiseren.

In vroegere vijfjarenplannen inzake autowegen en expreswegen stonden als uitgangspunt de volgende opties ingeschreven:

1. «De keuze van de aan te leggen autowegen en expreswegen wordt door een dubbele bekommernis geïnspireerd:

- De verbinding van primaire en secundaire kernen, en
- De stimulering van de achtergebleven regio's.»

2. «De uitbouw van de wegeninfrastructuur is gebaseerd op de volgende prioriteiten onder andere de verbetering van de regionale wegen die de te stimuleren centra verbindt met hun hinterland.»

Het Tieltsse heeft van die beleidsopties nog op geen enkele wijze voordeel gehaald.

Rekening houdend met de talrijke pendelarbeid en de economische noodsituatie van dit gewest durven we erop aandringen dat bij voorrang de verkeerswegen naar de E3 en E5 zouden worden verbreed en gemoderniseerd. De zeer lang beloofde en door diverse ministeriële kabinetten toegezegde modernisering van deze wegen — waar ook de stad Roeselare en haar hinterland mee gebaat zou zijn — is voor de regio Tielt van vitaal belang.

Mogen we u, Mijnheer de Minister, met aandrang vragen deze werken bij voorrang in het nieuw vijfjarenplan op te nemen en te voorzien in een zo spoedig mogelijk begin van uitvoering?

Daarbij aansluitend zijn we zo vrij ook uw aandacht te vragen voor de nieuw aan te leggen verbindingen, die de nieuwe Tieltsse industriezones «Zuid» en «Hufferzele» op de rijkswegen moeten aansluiten. Dit is het geval wat betreft de rechtstreekse verbindingen met de rijksweg nr. 66 (Deinzesteeweg), de rijksweg nr. 327 (Wakkensteeweg) en de rijksweg nr. 66 (Pittemsteeweg) met de Meulebekteeweg — een provincieweg — die beiden op het gewestplan Roeselare-Tielt zijn vermeld. Die eerste verbinding vooral is één van de argumenten die moeten pleiten voor het bekomen van het statuut van nationaal belang voor de industriezone «Zuid».

Ook deze uit te voeren werken moeten als prioritair kunnen worden beschouwd.

Mag ik, Mijnheer de Minister, in het bijzonder uw aandacht vragen voor de ontsluiting van deze industriezone die van zeer groot belang is voor de regio Tielt? Van groot belang voor het zuiden van het arrondissement Tielt blijft dan nog de verbinding Ingelmunster-E3 over Wielsbeke. De realisatie ervan werd toegewezen aan de Intercommunale-E3.

Tenslotte, Mijnheer de Minister, hopen we dat u de politiek van uw voorganger, minister Mathot, inzake het aanleggen van fietspaden zult voortzetten.

Op eerder ludieke wijze heeft de Tieltsse jeugd enkele weken geleden een lans gebroken voor het aanleggen van fietspaden langs de rijks-wegen Tielt-Wingene (rijksweg 327) en Tielt-Ruiselede-Aalter (rijksweg 299). Zij ondernamen hiervoor een fietstocht naar het kabinet van Openbare Werken te Brussel, waar zij een petitielijst met 4 000 handtekeningen hebben afgegeven.

Pinksterenzondag, 25 mei jl., hebben zij met 800 fietsers onder het motto « de wereld rond voor fietspaden », namelijk door het afleggen per fiets van een traject van 40 000 km, een protestactie gehouden om de aandacht te vestigen op de nood aan fietspaden langs genoemde rijkswegen. Deze sympathieke stunt verdient in het bijzonder uw aandacht, Mijnheer de Minister. Hij is gesteund door de betrokken gemeentebesturen, die de vraag ten volle onderschrijven. Het aanleggen van fietspaden langs deze voor fietsers levensgevaarlijke wegen moet inderdaad een grote veiligheid bieden voor de honderden jongeren die dagelijks deze wegen moeten gebruiken om te Tielt onderwijs te volgen en voor vele andere fietsers die te Tielt of te Aalter de pendelaars-trein moeten nemen.

In de begroting 1980 werd een krediet ingeschreven van 700 miljoen frank. Mag ik u vragen dat voor genoemde wegen onmiddellijk door de diensten van uw departement opdracht zou worden gegeven om een onderzoek ter zake in te stellen en aan deze problemen een oplossing te geven?

Tot daar ons bescheiden verlangenlijstje dat opgesteld werd en onderschreven door de eensgezinde beleidsverantwoordelijken van de arrondissementen Roeselare en Tielt, die menen dat de wegeninfrastructuur van beide arrondissementen zeer dringend de aandacht van de overheid moet krijgen.

We hopen, Mijnheer de Minister, dat u op de gestelde problemen en geformuleerde vragen hetzij schriftelijk, hetzij mondeling een duidelijk en positief antwoord zult willen geven. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

M. l. Président. — La parole est à Mme Mathieu.

Mme Mathieu-Mohin. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, permettez-moi de revenir sur le problème de Zeebrugge, ses derniers rebondissements et les retombées que ce projet présente pour la Wallonie et pour Bruxelles.

Tout récemment, nous apprenions par la presse que l'Algérie remettait en question le contrat signé en 1975 par Distrigaz et la Sonatrach algérienne en laissant entendre qu'elle abandonnerait la construction d'une deuxième usine de liquéfaction de gaz qui devait être le fournisseur de la Belgique et remettait en cause la livraison de gaz liquide à la Belgique si elle n'était accompagnée d'une augmentation de prix. Or, l'Algérie s'était engagée à nous livrer annuellement, à partir de 1982, 5 millions de mètres cubes de gaz liquéfié.

Les secteurs public et privé de Belgique avaient participé financièrement à l'équipement d'une des usines de liquéfaction en Algérie.

D'autre part, nous avons fait construire à grands frais un bateau méthanier qui a jeté l'ancre dans un fjord norvégien en attendant d'effectuer son premier transport GNL pour le compte de Distrigaz. Il en coûte des milliards à la collectivité et des dizaines de millions de frais d'entretien par an.

Zeebrugge est d'ailleurs un gouffre à milliards. Il y a quatre ou cinq ans, on en était à 15 milliards; aujourd'hui, toutes les estimations dépassent 100 milliards. Zeebrugge aurait dû être terminé pour fin 1979. Il est certain maintenant qu'il ne faut rien espérer avant 1985. Or, le partenaire belge doit payer par contrat, et quoi qu'il arrive, le gaz dès la fin de 1981.

Est-il exact que Distrigaz a passé un accord avec le Gaz de France afin d'acheminer son GNL par le terminal gazier de Saint-Nazaire?

Puis-je vous demander si le problème des bateaux à très gros tonnage est réglé pour Zeebrugge et si les jetées de l'avant-port sont calculées en conséquence? Les jetées actuelles conviennent-elles pour le transport de munitions?

D'autre part, la solution par méthanier n'est-elle pas moins sûre que la solution par pipe-line; surtout qu'à Zeebrugge, le gaz liquéfié devrait être déchargé non loin d'un stock d'explosifs?

J'aimerais savoir ce qu'a coûté exactement la construction de l'écluse, avec le dédommagement des riverains, la révision du cahier des charges, le dédommagement à l'entreprise qui a dû arrêter les travaux il y a quelques années par décision du comité supérieur de contrôle.

J'aimerais également avoir une estimation exacte du coût de l'aménagement de la passe du « Zand » de Zeebrugge.

Pourrais-je demander à l'honorable Ministre une évaluation exacte du coût de l'ensemble des travaux de Zeebrugge?

Quelle est l'évolution de la toute récente attitude algérienne à l'égard de la Belgique, alors qu'une diminution du prix du pétrole devrait intervenir dans quelques mois, si l'on en croit l'information donnée aujourd'hui, par la RTBF.

J'estime qu'il y a un déséquilibre évident entre les investissements accordés à Zeebrugge en Flandre et les compensations aux régions wallonne et bruxelloise.

C'est en 1977 que Zeebrugge a été inséré dans le programme d'investissements prioritaires. La répartition régionale des investissements était de 51 p.c. pour la Flandre, 38 p.c. pour la Wallonie et 11 p.c. pour Bruxelles.

En 1979, le PIP est réduit de 20 p.c., de même qu'en 1980 : simultanément, nous notons une accélération du financement pour la construction de Zeebrugge.

On ne pouvait accélérer l'aménagement de Zeebrugge sans réduire la part des autres régions. J'aimerais savoir avec précision quel est aujourd'hui l'état du PIP, avec répartition réelle des investissements prévus en 1979, quel est le budget réel pour 1980 par région et quelles sont les prévisions pour les années à venir.

Il est regrettable d'avoir engagé des fonds aussi importants, alors que nous connaissons une conjoncture économique difficile, sans avoir fait au préalable des études énergétiques sérieuses. De même qu'il est regrettable que tout investissement national dans une région doive apporter une compensation nationale peut-être inutile dans les deux autres régions ou dans les sous-régions.

Il nous faut bien constater que si notre situation est tellement déficitaire, elle est due essentiellement à des dépenses résultant de réformes nationales et non à l'incidence de budgets régionaux ou communautaires relativement dérisoires.

Le port de Zeebrugge a exigé et exigera encore des investissements considérables qui auront essentiellement un impact régional flamand, sans compensation pour les régions bruxelloise et wallonne.

Il m'intéresserait beaucoup, Monsieur le Ministre, de vous entendre énumérer les compensations prévues pour ces régions. (*Applaudissements sur les bancs du FDF-RW.*)

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

De heer Claeys. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, ten eerste zouden wij willen handelen over het havenprobleem.

Ten tweede wensen wij een aantal concerte vragen te formuleren die betrekking hebben op ons eigen arrondissement.

Het zal niemand verwonderen wanneer wij bij het begin van ons betoog handelen over het havenprobleem.

Wij zijn voorstander van een doelmatige uitbouw van alle havens, zodanig dat de tewerkstelling in elk van die gewesten op optimale wijze kan worden gerealiseerd.

Onze nationale havens spelen een belangrijke rol in het economisch leven van ons land en het is dan ook noodzakelijk dat wij over een aangepaste en volwaardige infrastructuur beschikken.

Van 1976 tot 1979 investeerde de gemeenschap 31 miljard 855 miljoen. Daarvan ging naar :

Zeebrugge 18 miljard 433 miljoen (of 57,85 pct.), naar Antwerpen 11 miljard 411 miljoen (of 35 pct.) en naar Gent 1 miljard 580 miljoen (of 5 pct.).

Wij wensen geen havenoorlog en doen er dan ook niet aan mede. Maar wij moeten toch tot onze spijt vaststellen welke stiefmoederlijke behandeling voorbehouden is aan de haven van Gent, die onder onze nationale havens deze is met de hoogste groei. Een fel verhoogde groei kenmerkte de havenbedrijvigheid gedurende het jaar 1979 en dit niettegenstaande het buiten-gebruik-stellen van een der belangrijkste silo's sinds het tweede trimester van dat jaar. Een verhoogde opslagruimte van 40 000 ton wordt gebouwd, zodat de totale silocapaciteit in de haven van Gent wordt gebracht op 700 000 ton.

Waar Gent eveneens een belangrijke aanvoerhaven voor ijzererts is, wordt een nieuwe gespecialiseerde terminal voor het behandelen van massagoederen uitgebouwd aan de noordelijke oever van het Rodenhuisdok; tevens zal men schepen kunnen ontvangen bij een waterdiepte van 18 meter.

Een grotere diversiteit werd gerealiseerd door aanvoer en doorvoer van levend vee, nieuwe lijnvaarttrafieken naar de Middellandse Zee en Afrika, de oprichting van een Europees distributiecentrum voor auto's. Met het oprichten van gespecialiseerde loodsen voor het behandelen van fruit en het oprichten van frigoruimten voor gekoelde producten, zal volgend jaar worden begonnen.

Al die genoemde initiatieven hebben tot doel de haven als groeipool voor industriële ontwikkeling een primordiale rol te laten spelen bij de reconversie van stagnerende en minder bloeiende bedrijven in het Gentse. Nu reeds werken meer dan 20 000 mensen in het Gentse havengebied, de bijkomende indirecte tewerkstelling bedraagt ongeveer 25 000 personen. In het raam van de nationale havenpolitiek moeten aan Gent de nodige middelen hiertoe worden ter beschikking gesteld.

De in de begroting ingeschreven kredieten laten echter niet toe het programma 1980 en het vijfjarenplan op een normale manier uit te voeren, en brengen aldus de aangelegene contracten en de levensnodig-zakelijke bedrijvigheid van de haven in het gedrang.

Uw geachte voorganger, Mijnheer de Minister, heeft in de commissie van de Kamer beloofd dat hij de afwerking van de dossiers niet zal onderbreken om financiële redenen en de nodige kredieten zal vinden om de afwerking van het programma te waarborgen. In openbare vergadering van 27 maart jl. verklaarde hij het volgende: « Je confirme ce que j'ai déclaré en commission: dans le cadre d'une adaptation, et ce n'est pas une adaptation budgétaire, un effort complémentaire sera accompli pour dépasser la prévision initiale. J'en avais fait la promesse l'année dernière. Je la maintiens. J'ajoute à cet égard que j'ai une solution pratique pour réussir l'opération. »

Wij rekenen er stellig op, Mijnheer de Minister, dat u deze verklaring van uw geachte voorganger zult waarmaken en hier desbetreffend een ondubbelzinnige verklaring afleggen. Wij menen dat dit geen probleem zal meebrengen, indien wij collega De Seranno mogen geloven betreffende de honderden miljoenen die op uw begroting niet worden gebruikt.

In onze parlementaire vraag van 22 juni 1972, aan de toenmalige minister van Openbare Werken hebben wij ons gekant tegen het feit dat deze rijksweg 56 Gent-Borinage van 2 x 2 rijstroken de Betsberg, een stukje Vlaamse Ardennen op nauwelijks 15 km van Gent, voor goed zou verminken. Het Almoezenijebos, proefbos van het Seminarie voor Bosbouw van de Gentse universiteit zou evenmin gespaard blijven. Nadien dwarst het traject de vallei van de Gondebeek met het schilderachtige dorpje Landskouter, om ettelijke hektaren landbouwgrond, evenals de gebouwencomplexen van de proefstations van het ministerie van Landbouw te Gontrode middendoor te scheuren. Daarna ploegt de ontworpen rijksweg zich door de Vurtzak, een stukje onge-rept natuurgebied. Tenslotte als klap op de vuurpijl loopt de rijksweg rakelings langs het psychiatrisch ziekenhuis « Caritas » alwaar 750 geesteszieken worden verpleegd en de kliniek Josephine-Charlotte.

Wij konden bekomen dat op het gewestplan het Gentse en de kanaalzone, de rijksweg 56 op het grondgebied van Oosterzele zou aansluiten op de expresweg Oosterzele-Wetteren om via die baan aansluiting te geven op het E5-autosnelwegcomplex te Wetteren.

Steeds maar meer geruchten wijzen nu op het feit dat het ministerie van Openbare Werken, en in een parlementaire vraag van 16 januari jl. (nr. 89) wordt dit bevestigd, de oude plannen opnieuw aan het opdiepen is om de rijksweg 56 toch tot de grote ring rond Gent door te trekken, met klaarblijkelijk als enig argument dat de brug over de ringvaart, bestemd voor de nieuwe weg, er reeds ligt.

Typische politiek van de voldongen feiten: aangezien de brug er reeds ligt, kunnen wij niets anders dan er een weg naar toe leggen. Wij kunnen dit niet aanvaarden. Ook uw departement moet zich houden aan het gewestplan dat bij koninklijk besluit werd goedgekeurd. De variatie van het bestuur der Wegen mag er niet komen.

Samen met al mijn collega's uit het Gentse, verzet ik mij tegen het voorstel van wijziging van dit plan door het bestuur van Bruggen en Wegen.

Een vraag waarop uw geachte voorganger niet duidelijk heeft geantwoord tijdens het Kamerdebat, en welke u op dit ogenblik wellicht moeilijk onmiddellijk kan beantwoorden, heeft betrekking op het personeel van de Intercommunale voor de E3. Ingevolge een wetsontwerp dat op dit ogenblik ter bespreking is in het kernkabinet zal dit personeel overgeheveld worden naar het personeelskader van het Wegenfonds. Bij het personeel heerst er reeds geruime tijd onrust

omtrent hun toekomstig statuut, dat minder volledig zou zijn dan het huidige. Wij dringen erop aan dat zij hetzelfde statuut zouden bewaren inzake de bevorderingsvoorwaarden, maar vooral dat de 10 pct. hogere wedde die zij thans hebben, behouden zou blijven tot het einde van hun loopbaan. Wij hopen dat u dit dossier grondig zult willen bekijken alvorens een standpunt in te nemen.

Inzake de modernisering van de Leie en haar bijkanalen is er weinig reden tot juichen. Wij moeten vaststellen dat de kredieten die ter beschikking worden gesteld van jaar tot jaar geringer worden en wij ver afstaan van de oorspronkelijke planning. Het zijn slechts de kruimels van het budget die naar onze kanalen gaan. De energiecrisis heeft nochtans duidelijker dan ooit de voordelen van het energiebesparend en milieuvriendelijk vervoer te water aangetoond.

Indien niet met man en macht wordt gewerkt aan het op peil brengen van onze rivieren en kanalen, dan zullen de transportmoeilijkheden en de daarmee gepaard gaande kostprijsverhogingen onze industrie nog meer bezwaren met alle gevolgen van dien.

Wij vragen u dan ook bij het opstellen van het plan 1981-1985, rekening te houden met de noordelijke ontsluiting en verbinding met de Noordzeehavens, zuidelijke ontsluiting en verbinding met het Franse waterwegennet langs de Grensleie, de bouw van stuwen voor 3 000 ton duwvaart in de ringvaart rond Gent, evenals de bouw van een tweede sluis te Evergem.

Wij verheugen ons over het nieuwe initiatief dat een speciaal krediet van 15 miljoen per provincie is ingeschreven om de geluidshinder tegen te gaan door het plaatsen van schermen of beplanting van bermen langs de autowegen. Maar mogen wij er uw aandacht op vestigen dat dit bedrag nog te zeer beperkt is en voor sommige provincies, voor Oost-Vlaanderen en het Gentse in het bijzonder, met het belangrijk kruispunt van de E5- en E3-autosnelwegen, volstrekt onvoldoende? Zo is het voor de E3-Intercommunale, bij gebrek aan kredieten, slechts mogelijk een beperkt geluidsscherm aan te brengen op het viaduct te Gentbrugge-Ledeberg maar niet op de andere plaatsen van de agglomeratie.

Kan van het uitgetrokken krediet ook niet een bepaald bedrag ter beschikking worden gesteld van de intercommunale voor deze specifieke opdracht?

Op 26 maart jongstleden hielden wij een interpellatie in de Senaat omtrent « de stortingen van industriële afval op het staatsdomein Vliegvelde » te Lochristi-Gent (Oostakker).

Uw geachte voorganger stelde twee oplossingen voor:

De eerste: geen vergunningen meer verlenen voor zandwinning onder de vroegere maaibeide, de grond nivelleren en met bomen laten beplanten;

De tweede: het Vliegvelde verder beschouwen als zandwinning en de groeve opvullen met steriel afval en niet-giftige baggerspecie.

De tweede oplossing is voor ons totaal onaanvaardbaar, daar uit een geologische studie blijkt, dat op deze plaats geen kleilaag aanwezig is, waardoor de vervuiling en toxische elementen onmiddellijk in de ondergrond en in het grondwater tot grote diepte kunnen doordringen. Als men nu weet hoe belangrijk dit grondwater is voor de sierplantenteelt waarvan 350 tuinbouwbedrijven in de onmiddellijke omgeving gevestigd zijn, dan kan er geen sprake zijn van de tweede oplossing.

Wij vragen u dan ook, Mijnheer de Minister, opdracht te geven alle zandwinningen onder het maaibeide te stoppen en deze boven het maaibeide zo spoedig mogelijk te doen beëindigen. Wij verzoeken u met aandrang alle stortingen van afval te verbieden, de gronden te nivelleren, een bos aan te leggen als scherm voor de industriezone en de resterende terreinen opnieuw ter beschikking te stellen voor de landbouw aan degenen die ze indertijd werden ontnomen.

De heer De Seranno. — Geachte collega, ik meen dat het uw bedoeling is dat die 100 hectare zouden worden gebruikt deels voor land- en tuinbouw en deels voor aanplanting met bomen?

De heer Claeys. — De bedoeling is inderdaad dat een deel zou bebost worden en dat het overige deel opnieuw ter beschikking van de landbouwers zou worden gesteld die indertijd werden onteigend met het oog op de aanleg van een vliegvelde.

Wij hopen, Mijnheer de Minister, dat u in grote lijnen het beleid van uw voorganger zult verder zetten en inzake de problemen die wij hier hebben geciteerd zeer concrete oplossingen zult kunnen voorstellen. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

M. le Président. — La parole est à M. de Wasseige.

M. de Wasseige. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je sais que nous avons en face de nous un ministre qui

n'a pas préparé lui-même ce budget. Aussi est-il assez délicat de lui poser des questions « indiscrètes ». Néanmoins, notre position nous oblige à le faire et nous le prions de nous en excuser. Je souhaite cependant que ce ne soit pas un motif pour éluder les réponses.

En termes globaux, on constate une augmentation considérable — d'environ 8 p.c. — du budget de 1980 par rapport à celui de 1979. Ce pourcentage ne semble pas être dans les limites fixées par le gouvernement précédent quant à la croissance des budgets. D'où vient cette croissance et quels en sont les motifs ?

Deuxième question. Si l'on examine ce budget plus en détail, on constate une mégalomanie portuaire. Non seulement nous connaissons une guerre des ports en Belgique, mais on semble ne pas tenir compte des effets de la crise. On parle, en effet, de ports pétroliers; or, tout le monde sait que la croissance de la consommation des produits pétroliers est désormais stoppée et que ce déclin ne fera que s'accroître dans les prochaines années. On parle aussi d'un port méthanier au sujet duquel je ne m'étendrai pas; nous venons d'entendre une intervention très détaillée à ce sujet. On parle encore de port minéralier, alors que la sidérurgie, la principale consommatrice de minerais et de charbon, est en pleine crise. On doit s'attendre également à une régression de ces productions dans les prochaines années.

Dès lors, n'allons-nous pas tout droit, à coups de 14 ou 15 milliards de francs par an, à une politique qui risque d'être tout, sauf économique ?

Nous savons — et plusieurs orateurs qui se sont succédé à cette tribune ne l'ont pas caché — que finalement cette politique masque, sous son aspect portuaire, une expansion industrielle et le développement de véritables pôles industriels autour de Zeebrugge, de Gand et d'Anvers.

Il faut se rendre compte qu'il ne s'agit pas seulement d'un domaine de travaux publics d'intérêt national, mais que l'on pratique en réalité une politique d'expansion industrielle locale ou régionale.

Troisième question. Il existe un programme d'infrastructure prioritaire qui équilibre les dépenses entre les trois régions du pays. Pourrions-nous, Monsieur le Ministre, obtenir les chiffres précis des engagements et des ordonnancements, et connaître l'état d'avancement des différents programmes d'infrastructure prioritaire, et ce, par région, puisqu'il s'agit d'établir un équilibre entre elles ? Il faut être clair à ce sujet. Si vous ne pouvez nous fournir ces précisions aujourd'hui, peut-être pourriez-vous à tout le moins nous les donner prochainement en commission.

Ma question suivante portera sur les économies d'énergie. C'est peut-être une idée fixe chez moi, mais je crois que notre société est confrontée à la nécessité d'économiser ou de mieux utiliser l'énergie.

Dans le domaine des travaux publics, un certain nombre de choses pourraient être réalisées à cet égard. J'aimerais que vous puissiez nous éclairer sur vos options et sur la politique que vous comptez suivre.

Quand on parle d'économie d'énergie, on pense immédiatement à l'éclairage des autoroutes. Je ne m'attarderai pas sur ce point. La consommation d'énergie à cette fin est, en réalité, très faible. Peut-être convient-il néanmoins d'y attacher quelque importance en raison de l'effet d'incitation sociologique au gaspillage. Une action en ce domaine témoignerait de votre volonté de réduire les dépenses.

Le choix des infrastructures me paraît cependant plus fondamental. Cette réorientation ne pourra vraisemblablement pas se faire cette année, mais pourrait être retenue pour les budgets des années suivantes.

On considère, en effet, que la collectivité doit prendre en charge la grande infrastructure comme les ports, les canaux, et les autoroutes. Ce faisant, on abaisse indirectement le coût de certaines formes d'énergie. Le coût du port de Zeebrugge — je ne parle pas ici de l'infrastructure méthanrière proprement dite — n'est pas supporté par les consommateurs de pétrole ou de gaz naturel, de même, le prix du pétrole que je reçois à mon domicile ne comporte pas le coût de l'infrastructure autoroutière qui a servi à l'amener. On pourrait estimer que désormais, étant donné les problèmes énergétiques, d'autres infrastructures, précisément celles permettant d'économiser l'énergie, doivent être considérées comme étant à charge de la collectivité.

Je pense, par exemple, aux réseaux de chauffage urbain et d'interconnexion de chaleur. Pourquoi ne pas les considérer comme une infrastructure dont la société a besoin, compte tenu des circonstances économiques, tout comme on a estimé qu'elle devait disposer de ports, de canaux ou d'autoroutes ?

Il est beaucoup question également de favoriser les transports en commun en vue de réduire la consommation d'énergie et, en particulier, de faire transporter les marchandises par les voies d'eau ou le chemin de fer.

D'une certaine manière, vous avez, Monsieur le Ministre, passant du ministère des Communications à celui des Travaux publics, changé de

camp. Si vous pouviez défendre, en tant que responsable des communications, une charge élevée par essieu pour le transport routier, vous allez maintenant vous rendre compte du coût d'entretien des routes et des autoroutes. Notre pays est à peu près le seul à tolérer une charge par essieu aussi élevée.

Je suis venu aujourd'hui en voiture par l'autoroute. Il pleuvait et je vous assure que la conduite était extrêmement dangereuse, la bande de droite de nos autoroutes étant sillonnée d'ornières, légères mais suffisantes pour provoquer de l'aquaplaning.

M. Hanin. — Je suis entièrement d'accord avec vous.

M. de Wasseige. — Tout cela résulte de la trop forte charge tolérée par essieu, ce qui n'est pas le cas dans les autres pays.

Or, je ne crois pas que les constructeurs de routes et d'autoroutes soient moins compétents chez nous que dans les autres pays.

M. Van Ooteghem. — En Belgique, il faudrait pouvoir aussi rouler à gauche !

M. de Wasseige. — Oui, ainsi, les deux bandes s'usent chacune à leur tour.

M. De Seranno. — Je suis sûr que vous l'avez déjà fait. (Sourires.)

M. de Wasseige. — Il est un autre point sur lequel j'aimerais connaître la politique que vous comptez suivre; il s'agit des tracés de routes et d'autoroutes.

Depuis le début de cette discussion, à peu près tout les intervenants qui se sont succédé, ont évoqué l'un ou l'autre problème propre à leur région, non pas tellement pour vous demander d'accélérer certains travaux, mais pour vous faire part des nuisances de tel ou tel tracé et des oppositions qu'elles suscitent. Il faudra tenir compte désormais de certains facteurs, probablement nouveaux. Peut-être les citoyens s'intéressent-ils maintenant plus directement à leur environnement immédiat ? Peut-être sont-ils aussi plus soucieux du devenir de leur région ? Il faut admettre que, dans de nombreux cas, on a saccagé des terres par le tracé d'autoroutes et que la construction des rings et des bretelles d'autoroutes a contribué à enlaidir les villes. De cela, les gens ne veulent plus. Il faut donc opérer des choix.

Certes, il faut poursuivre la réalisation d'un certain nombre de travaux, il faut poursuivre l'achèvement de certains réseaux parce que l'ensemble de l'économie en est tributaire. Encore faut-il le faire tout en répondant aux besoins des citoyens, en respectant le souhait des gens qui ne veulent pas voir leur région abîmée par des tracés de routes.

A mon sens, on ne tient pas assez compte de ces nuisances, ni même des facteurs de sécurité. Certaines routes à deux ou trois bandes sont élargies et portées à quatre bandes sans berme centrale. Il y a quelques mois, on a achevé l'élargissement d'une route que je connais bien, entre Waterloo et Genappe. C'est maintenant une route à quatre magnifiques bandes, avec de très larges accotements, mais il n'y a pas de berme centrale. A la limite, cela me paraît criminel, d'autant plus que la berme centrale ne nécessite qu'un mètre ou 1 mètre 50 d'emprise supplémentaire.

Cela m'amène à reparler d'un autre point relatif à la sécurité. Quand on circule sur les routes anglaises, on est frappé de leurs dispositifs de sécurité, en particulier la nuit. Pourquoi ? Parce que les routes comme les autoroutes sont balisées à gauche et au centre par de tout petits catadioptrés qu'on appelle « œil de chat ». Il sont rouges d'un côté, blancs au milieu et verts pour le balisage des sorties d'autoroutes. C'est très précieux et relativement peu coûteux; en tout cas, cela ne consomme pas d'énergie. Ce serait très utile, surtout dans notre pays, où les brouillards sont fréquents.

Enfin, je voudrais encore vous lancer un appel en termes de sécurité. Au cours des dernières années, j'ai pu constater, sur les autoroutes que j'ai eu l'occasion d'emprunter, qu'en cas de mise en service progressive, les phases transitoires sont mal signalées.

Il n'est pas rare, lorsque la circulation doit s'effectuer à double sens sur un seul côté de la chaussée, qu'il n'y ait même pas une ligne blanche continue qui sépare les deux trafics. Bien sûr, on place par-ci par-là un petit panneau avec « interdiction de dépassement » mais pour autant que le trafic soit important et que l'on suive un camion ou que l'on circule la nuit, aucune indication ne permet de prévoir la fin des travaux, tandis que la ligne blanche le rappelle. C'est encore le cas à Fontaine-l'Évêque.

Voilà pour le problème de sécurité. Il me reste deux points avant d'en terminer. Il s'agit de la politique des canaux. En réalité — pour ce qui regarde la partie wallonne du pays en tout cas —, on ne peut pas

parler de « politique de canaux » mais plutôt d'une « politique de bouchons ». On se souviendra du bouchon de Lanaye qui pendant une très longue période a empêché l'utilisation du canal Albert pour la région liégeoise. Vous savez qu'il existe un canal à 1 350 tonnes qui va de Havré à Antoing, d'une longueur de 60 kilomètres au moins et qui du côté du Centre se termine par les ascenseurs datant du siècle dernier de Houdeng et de La Louvière et qui sont d'un gabarit de 300 tonnes tandis que de l'autre côté, le passage par la ville de Tournai et le raccordement à l'Escaut sont au gabarit de 600 tonnes. Il y a là 60 kilomètres de canal avec deux bouchons. Il est évident que cette situation est antiéconomique. C'est de l'argent investi sans aucun rendement, sans compter que la région en pâtit puisqu'en théorie, elle a un canal d'un gabarit de 1 350 tonnes, alors qu'en réalité, les bateaux venant d'un sens ne peuvent avoir que 300 tonnes, venant de l'autre, 600 tonnes. Ceux qui passent ne peuvent évidemment avoir que le plus petit gabarit de 300 tonnes. A l'heure actuelle, un bateau de 300 tonnes, c'est une barquette ! La région de La Louvière, dont l'industrie lourde prospère, est victime de cette situation.

Or, en matière de travaux publics, on réalise d'abord la partie la plus facile d'un ensemble. Il en est toujours ainsi. Lorsqu'il s'agit d'élargir une route, on commence par la partie entre deux villes pour, ensuite, s'attaquer aux contournements alors qu'il faudrait évidemment faire le contraire; c'est ainsi que procèdent nos voisins français, ce qui est plus logique, mais plus difficile puisqu'on aborde le problème par son point le plus délicat. En matière de canaux, la même chose se produit : on exécute les tracés les plus faciles tandis que là où résident les difficultés, les travaux sont reportés alors qu'ils sont les plus longs à effectuer.

Je voudrai être précis à ce sujet, Monsieur le Ministre, et vous demander quels sont les délais. Quand pourra-t-on utiliser ce canal à son gabarit normal, tant pour les ascenseurs à créer à La Louvière que pour le raccordement avec l'Escaut, et je vous rappelle que de côté-là il y a deux bouchons successifs.

Il en est de même pour le canal Charleroi-Bruxelles. La traversée de Bruxelles est un goulot d'étranglement important qui ne permet pas de développer le trafic tel qu'il pourrait l'être.

Enfin, on parle de mettre la Meuse et le canal Albert au gabarit de 9 000 tonnes. Là aussi, je vous demande quel est l'ordre de mise en service et où vont subsister les bouchons. Il paraît que les travaux sont en cours.

Ma dernière question a trait au barrage et à la centrale nucléaire que les Français se proposent d'installer à Chooz. Vous n'ignorez vraisemblablement pas que Chooz se trouve sur la Meuse, à proximité de Givet et que, de quelque côté que l'on se tourne, sauf vers le sud, on rencontre, à quelques kilomètres la frontière belge.

Il est certain que la centrale de Chooz nous intéresse, non seulement en termes d'environnement — mais cela ne relève pas de votre responsabilité, Monsieur le Ministre, je n'en parlerai donc pas —, mais également en termes de qualité et de volume des eaux de la Meuse.

Si l'on en croit l'enquête actuellement en cours — le dossier est à notre disposition au Parlement puisque le ministre Dhooce l'a communiqué il y a quelques semaines —, la France va « voler » 3 mètres cubes d'eau par seconde, dans la Meuse. « Voler », est le mot qui convient puisque la France envisage de puiser cette eau dans la Meuse et de la vaporiser à l'atmosphère.

Trois mètres cubes/seconde me paraît une quantité importante pour la Meuse, en particulier en période d'étiage. Or, depuis des années déjà, on se demande quel barrage pourrait soutenir l'étiage de la Sambre d'abord et de la Meuse ensuite.

Les experts désignés ont remis leur rapport il y a quelques semaines et ont conclu qu'il ne fallait pas recourir à des barrages, mais ils ignoraient à l'époque que la France envisageait de construire une centrale à Chooz.

Qu'en est-il maintenant ? Envisagez-vous, Monsieur le Ministre, d'imposer aux Wallons la construction d'un barrage sur La Lesse, la Houille, à Couvin ou ailleurs pour satisfaire la grandeur énergétique de la France ? Les décisions à prendre à cet égard sont, je crois, assez urgentes.

Voilà en ce qui concerne la quantité, mais la qualité des eaux de la Meuse est également concernée par la création de ces centrales, en raison de la prise d'eau de Tailfer, située à quelques dizaines de kilomètres en aval de Chooz. Elle alimente essentiellement la région bruxelloise et nul n'ignore que les normes de rejet nucléaire et chimique sont plus élevées en France qu'elles ne le sont en Belgique. En effet, pour certains produits, elles peuvent y être dix fois supérieures. Certes, il s'agit de normes limites et, dans nombre de cas, ces limites sont loin d'être atteintes et sont peut-être même en dessous des limites belges. Mais il n'en reste pas moins que les tolérances sont beaucoup

plus élevées. Si de plus, compte tenu de la vitesse de parcours de l'eau entre Givet et Tihange, c'est-à-dire grosso modo un jour, un jour et demi, la centrale de Tihange déverse également ses produits radioactifs, toujours dans les limites acceptables — je ne fais pas de procès aux centrales, pour le moment en tout cas —, l'addition risque, même si l'un et l'autre respectent honnêtement, correctement et régulièrement les normes, de dépasser les limites fixées.

Or, cette eau qui passe à Tihange arrive à Liège, puis se divise en deux; une partie va vers la Hollande, qui prélève aussi l'eau de la Meuse comme eau potable, et une partie dans le canal Albert pour arriver à Anvers où se trouve une importante station de pompage qui alimente une grande partie de cette ville.

Le problème de la centrale nucléaire de Chooz intéresse donc non seulement nos amis français mais aussi tous les Wallons qui vivent dans la région de Chooz, que ce soit à Beauraing, à Gedinne, à Couvin, à Hastière ou à Dinant. Je dirai même qu'il nous intéresse tous, étant donné les répercussions importantes que peut avoir cette centrale au point de vue de la qualité et de la quantité d'eau.

Sans doute ne pourrez-vous nous apporter aujourd'hui de réponse précise, Monsieur le Ministre, et vous bornerez-vous vraisemblablement à nous faire part de vos intentions. Je souhaite en tout cas que ce soit dans la clarté et que Parlement et opinion publique ne soient pas mis devant des faits accomplis. (Applaudissements sur les bancs du FDF-RW.)

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

De heer Vergeylen. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, meerdere collega's uit mijn fractie hebben een uitgebreide commentaar gegeven omtrent de grote krachtlijnen van deze begroting. Zij hebben tevens een aantal bedenkingen geformuleerd van algemene aard.

Ik wens niet in herhaling te vallen en zal mij derhalve beperken tot enkele belangrijke streekgebonden problemen.

Allereerst het Linker-Scheldeovergebied.

Deze streek in het noorden van het Land van Waas is u voldoende bekend, vooral omdat u als minister van Verkeerswezen de wet op het beheer van het Linker-Scheldeovergebied hebt gerealiseerd. De grote infrastructuurwerken die inmiddels zijn uitgevoerd, zullen in de toekomst verder moeten vervolledigd worden ten einde dit belangrijke gebied verder te ontsluiten.

De sluis te Kallo is afgewerkt. Thans is meer dan ooit het moment gekomen om deze sluis in gebruik te nemen en daartoe de nodige aanvullende werken uit te voeren. Wij vragen bijzonder uw aandacht om ten spoedigste het vierde havendok met kaaimuren volledig af te werken, zodat de gekende en de te verwachten vestigingen aldaar ten vlugste hun activiteiten zouden kunnen starten.

Wij hebben de indruk dat ingevolge het grote gesprek tussen de havens van Zeebrugge en Antwerpen, minder aandacht wordt verleend aan het Linker-Scheldeovergebied.

Naast de werken rondom de Kallo-sluis moet anderzijds de bouw van de Liefkenshoektunnel absolute voorrang krijgen. Hiervoor pleiten alle Waaslandse instanties. Door deze tunnel wordt niet enkel de Linker- met de Rechter-Scheldeover verbonden, maar wordt gans dit gebied aldus aangesloten op het hele Westeuropese wegennet.

Wij verzoeken u uitdrukkelijk, Mijnheer de Minister, de bouw van deze Liefkenshoektunnel de hoogste prioriteit te verlenen.

De heer Hanin, oudste lid in jaren, treedt op als voorzitter

Wij hopen dat bij het ontwerp van deze verbinding tussen Linker- en Rechter-Scheldeover er voldoende verbeeldingskracht zal worden opgebracht, om de verschillende soorten verkeersstromen op een passende wijze op te vangen. Wij denken hier speciaal aan het gewone wegverkeer en zeker aan afzonderlijke kokers voor het vervoer van gevaarlijke producten.

Indien de sluis van Kallo vandaag een passende ontsluiting langsheen het water omvat, toch moeten wij stellen dat dit geen alternatief kan zijn voor het overwogen Baalhoekkanaal met de erbij horende sluis. Het schrappen van deze toekomstige toegangsweg zou de verdere ontwikkelingskansen van dit gebied erg bezwaren. Wellicht is dit kanaal in de huidige stand van zaken niet onmiddellijk noodzakelijk, maar toch menen wij dat de nodige voorbereidingen moeten gepland worden, ten einde klaar te zijn op het geschikte moment. Wij verwachten in deze problematiek eerder een toekomstvisie dan opportunistische standpunten. De tewerkstellingskansen groeien met de dag, want thans reeds zijn het aantal arbeidsplaatsen opgelopen tot 4 345, waarvan 666 in het afgelopen jaar. Hierdoor wordt gelukkig de globale daling van de industriële arbeidsplaatsen in het Waasland enigszins ondervangen.

Op het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren dat bij koninklijk besluit is goedgekeurd, merken wij dat er vanaf de stad Sint-Niklaas in de richting van de Nederlandse grens twee verschillende tracés van de rijksweg 60 zijn gepland. Elk van deze tracés bezit zijn vóór- en tegenstanders.

Volgens de inlichtingen waarover wij beschikken, is de Nederlandse overheid zinnens de overbrugging van de Westerschelde op Nederlands grondgebied aan te vatten begin 1981 en zou dit werk ongeveer 7 jaar duren, zodat ten laatste tegen 1988 het gedeelte van de rijksweg 60 tussen Sint-Niklaas en de Nederlandse grens moet worden aangevat. Ten einde alle onzekerheid weg te nemen, is het wenselijk dat niet verder wordt getalmd met de definitieve keuze van het tracé.

Ongeacht de keuze van het tracé willen wij nochtans in het bijzonder uw aandacht vragen voor een ongepaste grootschaligheid van deze weg. Nu reeds moet worden gedacht aan plannen zonder autosnelweg-allure en dit in het raam van budgettaire, economische en ecologische overwegingen. Graag mochten wij over dit gedeelte van de rijksweg 60 een klaar antwoord bekomen.

Nog in verband met dezelfde rijksweg 60, maar dan over een ander gedeelte, wensen wij te weten wanneer de brug over de Durme en de omleiding rond Hamme zal worden opengesteld. Reeds lange tijd is dit weggedeelte klaar, maar het is nog niet geopend omdat de verkeerssignalisatie langsheen deze weg nog niet werd aangebracht. Graag zouden wij vernemen wanneer de nodige signalisatie aan de verschillende kruispunten van de omleidingsweg zal worden geplaatst. Bekwame spoed is hier zeker geboden, gezien dit belangrijk gedeelte een flinke verbetering is in de uitbouw van de infrastructuur van deze streek en derhalve zo vlug als mogelijk gebruik moet kunnen worden gemaakt van deze zware investeringskosten.

Aansluitend hierop spreken wij de wens uit namens de plaatselijke bevolking dat de oude brug over de Durme bewaard zou blijven en verder intact worden gehouden. Deze brug kan een waardevolle functie vervullen voor een geëigende verkeersstroom zoals bijvoorbeeld fietsers en voetgangers, en zelfs het openbaar vervoer.

De dijkwet van 18 juni 1979 maakt het mogelijk een degelijker beleid te voeren inzake versterking en onderhoud van de dijken. Wij wensen de minister aan te sporen om in zijn begroting een belangrijk deel van de kredieten te besteden in het kader van deze dijkwet. Inzake wegebouw zijn reeds enkele jaren accenten gelegd inzake verbetering en aanpassing der wegen. Wij menen dat dezelfde bezorgdheid nog duidelijker tot uiting moet komen bij het dijkbeleid.

In verband hiermede wens ik nog zeer speciaal onze bezorgdheid uit te drukken over het bestaande Sigma-plan. Het Waasland is hierbij zeer nauw betrokken.

Dit Sigma-plan voorziet in de uitvoering van belangrijke werken.

Dit omvangrijk plan doet ons enkele vragen stellen : ten eerste, in welke mate is er reeds aan dijkversterking en -verhoging gedaan in dit Zeescheldebekken ? Ten tweede, wat is de stand van zaken omtrent de technische keuze van de stormstuw ? Zijn er reeds opties genomen ? Zijn er reeds bepaalde systemen uitgesloten ? Ten derde, was het nodig voor dergelijke stormstuw een raamcontract af te sluiten ?

Deze vragen interesseren ons bijzonder, gezien er ook sprake is van een overstromingsbekken te Kruibeke, alwaar een gebied van ongeveer 600 ha in dit Sigma-plan zou worden betrokken.

Wij betwijfelen ten eerste de doelmatigheid van dergelijk overstromingsgebied, dat in feite zou worden herschapen in een « potpolder » en waardoor een waardevol landbouwgebied en een prachtig stuk natuurschoon zou verdwijnen.

Wij pleiten derhalve voor het behoud van dit poldergebied dat één derde van de oppervlakte betekent van de gemeente Kruibeke en in de broodwinning voorziet van talrijke landbouwersgezinnen. Wij protesteren tegen de voorgenomen plannen om de Scheldedijken in dit gebied te verlagen tot quota 6, waardoor de veiligheid van de bewoners in gevaar gebracht wordt en dit gebied minstens 2- à 3-maal per jaar onder water zal worden gezet. Op deze wijze schept men werkelijke potpolders.

Wij dringen aan, Mijnheer de Minister, opdat in deze aangelegenheid zeer omzichtig zou worden tewerk gegaan, en de dijken zouden worden verhoogd en verstevigd in plaats van te worden verlaagd.

Trouwens de toekomstige stormstuw geeft een voldoende antwoord op het bestaande probleem zodat van de voorlopige deeloplossing namelijk dit overstromingsgebied kan worden afgezien.

Tot slot wil ik nog even uw aandacht vragen voor de verbinding Dendermonde-Brussel.

Naar aanleiding van een interpellatie in de Kamer, begin van dit jaar, is er medegedeeld door uw voorganger dat deze verbinding het onderwerp uitmaakt van een studie. Kunt u mij mededelen in hoever de studiegroep reeds werkzaam geweest is en of er reeds besluiten zijn

genomen ? In de maand januari 1980 stelde minister Mathot dat binnen een termijn van 6 maanden resultaten zouden worden voorgelegd. Deze termijn van 6 maanden is bijna voorbij en wij zijn benieuwd de bevindingen van deze studiegroep te vernemen.

Tot zover, Mijnheer de Minister, enkele vragen omtrent problemen die sterk leven in het Land van Waas en in Dendermonde. Wij hopen dat u ze welwillend zult beantwoorden. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

M. Flagothier. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, mon intervention sera brève. Elle se limitera à quelques questions sur la situation des infrastructures routières et autoroutières dans ma région.

Je ne demande pas à M. le ministre de répondre séance tenante à ces questions. Il vient de prendre ses nouvelles fonctions et j'imagine qu'il faut un certain temps avant de posséder toute la matière d'un département aussi important que le sien.

Dès lors, il pourra me répondre à posteriori et par écrit s'il le veut.

Je souhaite d'abord obtenir de sa part des garanties quant à la réalisation du programme de construction de l'autoroute E9 qui doit constituer, pour la région Ourthe-Ambève et la province de Luxembourg, une voie de liaison vers le nord et vers le sud.

M. Boey reprend la présidence de l'assemblée

Vers le sud, pour l'instant, cette autoroute s'arrête à Chénée et je voudrais connaître quel est le timing et le tracé définitif fixés pour la liaison de l'autoroute E9 avec l'autoroute E5 vers Bruxelles.

Il est important également que l'autoroute E9 puisse avoir une liaison avec l'autoroute de Wallonie.

A ce sujet, l'Inix et le groupement de relance économique des vallées de l'Ourthe et de l'Ambève en avaient proposé la réalisation depuis Sauheid en passant sous la colline du Sart Tilman, solution économique qui exigeait peu de démolition et sauvegardait le site.

Je voudrais savoir ce qui a été décidé exactement à ce sujet.

Dans le même ordre d'idées, il est urgent de réaliser la jonction Beaufays-Cerexhe de manière à relier l'E9 et l'autoroute roi Baudouin.

Cela permettrait une liaison rapide du sud de la province de Liège et de la province de Luxembourg avec la route vers Anvers et vers Aix-la-Chapelle.

De plus, les deux liaisons que je viens de citer constitueraient une partie importante du ring de Liège. Elles contribueraient à retirer le trafic de transit par la ville de Liège, ce qui a son importance égale.

J'ai lu, dans le rapport de la Chambre, la volonté exprimée par votre prédécesseur de réaliser pour 1985 cette liaison Beaufays-Cerexhe. Je souhaite que vous puissiez confirmer cette volonté, c'est très important pour l'économie de la région Ourthe-Ambève.

En ce qui concerne les routes, le projet de budget prévoit un crédit de 120 millions pour la route Seraing-Sprimont. Votre administration avait conçu un projet important qui prévoyait un nouveau tracé de cette route. La réalisation de ce projet impliquait la construction de travaux d'art importants et l'expropriation de bonnes terres agricoles.

Votre prédécesseur avait promis qu'il renoncerait à ce projet et que la liaison en question serait réalisée en améliorant les routes existantes et en créant des contournements de villages lorsque c'est absolument nécessaire.

Je souhaite savoir si ce point de vue a été maintenu car il me paraît plus important d'améliorer les routes existantes plutôt que d'en créer de nouvelles, sauf lorsqu'il n'y a vraiment pas moyen de faire autrement.

Enfin, Monsieur le Ministre, la direction des routes de Liège m'avait signalé que la route nationale 15 serait modernisée entre Sprimont et le carrefour de Dolembreux. Je ne trouve pas cela dans le projet de budget et je voudrais savoir ce qui a été décidé exactement.

Je pense avoir exposé ainsi les problèmes essentiels d'infrastructure qui se posent de manière urgente dans la région !

Comme mon collègue M. Hanin, je voudrais insister sur la pondération dont l'Etat doit faire preuve en matière de dépenses publiques.

Dans plusieurs endroits de nouvelles routes ont été créées sans que leur utilité en soit vraiment démontrée.

Je prêche donc pour une amélioration du réseau existant. Il y a des endroits où c'est bien nécessaire, c'est plus utile et moins coûteux que la réalisation de nouvelles voiries. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

M. Neuray. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, vous voilà passé, Monsieur le Ministre, du département des Communications à celui des Travaux publics. Vous vous souviendrez qu'à de nombreuses reprises, j'ai proposé que toutes les infrastructures soient reprises sous un même chapeau, mais bien sûr, au niveau régional. L'examen du budget des Travaux publics me conforte dans cette idée.

Il est clair que la plus grande partie des crédits va aux infrastructures portuaires et aux voies hydrauliques. Pas moins de 100 milliards sont prévus pour les quatre prochaines années, auxquels il faut ajouter des « rawets » comme on dit à Liège, de quelque 10 milliards pour les digues et autres travaux qui intéressent la région flamande.

Il est impossible de découvrir pour votre département des dépenses aussi importantes à réaliser en Wallonie. Alors, au lieu de transférer ces crédits à d'autres infrastructures, aux chemins de fer, aux PTT par exemple, où une modernisation serait fort utile dans notre région, on s'engage dans des dépenses qui non seulement coûtent cher, mais qui ne profitent pas toujours; au contraire, elles risquent d'être irréversiblement défavorables par suite des coûts d'entretien, des pertes en terres arables, etc.

Le port de Zeebrugge reste le plus beau fleuron des milliards dépensés. Quatre milliards et demi supplémentaires pour soutenir les digues et ce n'est qu'un début. Ma collègue Mme Mathieu vous a entretenu de cette question.

Je vous signale en passant que les pierres proviennent des carrières de la Meuse et que nos sites sont défigurés à tout jamais sans grand profit pour les habitants de la région. Les entreprises flamandes ou hollandaises en ont seules tiré parti. Aucune valorisation des matériaux n'a été observée sur place.

Pourquoi doit-on soutenir aujourd'hui déjà les digues de Zeebrugge ? Pourquoi ce problème n'a-t-il pas été étudié dès le départ ? On peut se poser beaucoup de questions sur la réalisation de ce port.

On se pose essentiellement la question de savoir quand sera sérieusement étudié le problème des ports de mer au niveau européen. Pendant combien de temps les Wallons contribueront-ils à financer des travaux qui ne leur apportent pas grand-chose, ou rien ?

J'en viens aux routes. Il est clair qu'il faut immédiatement réévaluer les projets en cours. Là aussi, la mégalomanie de nos ingénieurs doit être sérieusement combattue. Je ne connais pas un seul pays d'Europe où les emprises pour les voies routières sont aussi démesurées. Pour commencer, il faut réétudier très sérieusement les prévisions de trafic routier. A mon avis il a atteint un maximum et ne devrait plus se développer. Il se peut que ce ne soit pas le cas mais le problème mérite d'être examiné.

Je souhaite, Monsieur le Ministre, puisque l'on a décidé de construire l'autoroute E40, que les travaux du contournement de Martelange, totalement inutiles, soient supprimés. J'appuie donc l'amendement qui a été déposé en ce sens. Que l'on prenne des mesures de sécurité très strictes, dans la traversée de Martelange et qu'on accélère au maximum la réalisation du tronçon commun E9 et E40 et la E9 jusqu'à la rencontre avec l'ancienne route nationale 4. L'année éventuelle que l'on gagne en construisant le contournement de Martelange, coûte très cher alors qu'il serait plus intelligent de réaliser l'autoroute.

La traversée du plateau de la Baraque Fraiture par une autoroute du type lourd était évidemment inutile. Une autoroute du type léger ou mieux encore un dédoublement bien réalisé des routes existantes aurait infiniment mieux convenu avec des nuisances fort diminuées. Il fallait désenclaver cette région mais on aurait pu le faire à moindre coût en gardant la possibilité de mieux aider la région, dans d'autres domaines, par la suite. Comment combattra-t-on les brouillards de la Baraque Fraiture qui stagnent environ un tiers de l'année ? Utilisera-t-on les mêmes dispositifs qu'à Beez ? Vous venez d'enregistrer, Monsieur le Ministre, un tragique accident de la circulation sur l'autoroute de Wallonie. Il a été occasionné par le brouillard. Ces conditions atmosphériques sont très fréquentes sur les hauts plateaux et notamment à la Baraque Fraiture.

Autre travail discutable : la route nationale 77 à quatre bandes entre Quenast et Haut-Ittre. Cette route soulève bien plus de problèmes qu'elle n'en résout. Mon collègue Humblet vous en a parlé et je ne m'y attarderai donc pas.

Je voudrais, Monsieur le Ministre, profiter de votre arrivée à ce département pour plaider quelques points techniques que j'ai déjà développés.

D'abord, le problème des talus. Pourquoi adopter des talus à pente aussi faible qui élargissent considérablement les emprises, ce qui, comme je l'ai dit tout à l'heure, comporte de nombreux inconvénients ? Les talus des voies de chemins de fer réalisés par nos ancêtres sont beaucoup

plus raides, alors qu'à leur pied passent des trains lancés à 130 ou 140 kilomètres/heure, qui n'ont aucune possibilité de s'arrêter ni de dévier de leur trajectoire.

Relativement aux talus, un autre problème important est celui des plantations. Le ministère des Travaux publics s'entête depuis des années à réaliser des engazonnements avant de procéder aux plantations d'arbres. Conséquence, on sème et on entretient les gazons à grand frais, ensuite on doit tuer l'herbe pour planter les arbres. On perd en général trois ou quatre ans et les résultats sont très mauvais, je suis prêt à vous le démontrer, au point de vue technique. Nous sommes le seul pays à utiliser cette technique; en Angleterre et en Allemagne, notamment, les plantations se font conjointement avec les travaux de génie civil. On ne procède pas d'abord à un enherbement qu'il faut détruire ensuite à coups d'herbicide pour permettre la plantation des arbres.

L'entretien des talus est très mal réalisé. Le nombre des tontes est fixé sans tenir compte des conditions atmosphériques; certaines tontes font disparaître l'herbe et, de ce fait, provoquent l'érosion. On arrive ainsi au résultat inverse de celui qui était recherché.

Il faut évidemment choisir avec soin les arbres indigènes à planter et ce choix doit être fait dès la conception des travaux, par des hommes connaissant leur métier. Je voudrais maintenant vous demander quelques explications au sujet du passage à niveau de Gembloux, si vous le permettez, Monsieur le Ministre.

Votre prédécesseur a déclaré à la Chambre que l'administration des Travaux publics n'était pas d'accord sur le projet de la SNCB. Je m'étonne beaucoup de ce fait. En effet, à plusieurs reprises, j'avais demandé s'il existait une coordination entre les deux administrations au sujet du passage à niveau de Gembloux. La réponse a toujours été positive, de votre part comme de celle du ministre des Travaux publics de l'époque. On parle maintenant d'un tunnel à quatre bandes qui déboucherait sur une route à deux bandes. Je me pose la question de savoir pourquoi on veut procéder ainsi. J'avais déjà attiré l'attention de votre prédécesseur sur la possibilité d'utiliser les terrains devenus libres de la sucrerie de Gembloux pour déplacer éventuellement une des arrivées du tunnel de manière à éviter la démolition d'une dizaine de maisons. Toute destruction de bâtiments doit être évitée, dans la mesure du possible, parce qu'elle constitue, en général, un pur gaspillage.

On a parlé de la signalisation des travaux routiers. Je viens encore de remarquer un exemple de mauvaise signalisation sur la nationale 4, du côté de Tenneville, où il est impossible de savoir qu'il y a double trafic sur une des bandes de circulation. C'est très dangereux. Je ne m'attendrai pas sur ce point, puisque mon collègue, M. de Wasseige, en a parlé tout à l'heure.

Je tiens également à attirer votre attention sur la question de la vitesse des poids lourds. Ce problème ne vous concerne peut-être plus directement en tant que ministre des Travaux publics, mais il peut vous intéresser en ce qui concerne l'usure des revêtements routiers. Il n'est pas rare, en effet, de voir des poids lourds rouler à des vitesses de 100 à 120 kilomètres à l'heure, quand ils ne les dépassent pas. Des bolides aussi lourds lancés à des vitesses pareilles constituent un véritable danger, mais aussi une cause de destruction des routes.

Un mot des pistes cyclables.

La création de ces pistes est une excellente initiative qu'il faut encourager, notamment dans les villes, mais elle est peut-être étudiée d'une façon non pas trop parcellaire, parce que je conviens que les études doivent se faire cas par cas, mais d'une manière trop restrictive. En effet, on a prévu des pistes uniquement le long des bermes des routes et autoroutes existantes. Ainsi, des travaux ont été entrepris entre Gembloux et Namur, sur le nouveau détournement de la nationale 4. On y a créé une piste cyclable, à côté d'une route où les voitures roulent à 120 kilomètres à l'heure, sur un trajet monotone et dangereux. L'utilisation des bords de l'ancienne route aurait permis de faire voisiner les vélos avec des voitures ne dépassant pas, en principe, une vitesse de 90 kilomètres/heure. De plus on aurait évité une côte et le tracé aurait été beaucoup plus harmonieux.

Les ingénieurs ne sont naturellement pas habitués à ces nouveaux problèmes. Ils doivent les étudier et penser à utiliser éventuellement les chemins ruraux et latéraux, qui sont souvent à proximité, plutôt que la berme de la route nationale ou de l'autoroute et ce dans l'intérêt même du cycliste.

A propos des bâtiments publics, il convient d'augmenter considérablement les crédits destinés à l'isolation, au réglage et à l'automatisation du chauffage des bâtiments publics. On créerait ainsi de nombreux emplois tout en évitant des gaspillages, ce qui aurait une répercussion bénéfique sur notre consommation énergétique.

D'autre part, on ne devrait pas démolir inutilement des bâtiments. Trop souvent, on ne se donne pas la peine de chercher s'il n'y a pas

moyen de les réutiliser. Ils sont construits avec des matériaux de premier ordre et leur démolition ne doit donc être décidée qu'après mûre réflexion.

J'ai posé à votre prédécesseur plusieurs questions à ce sujet, Monsieur le Ministre, mais ses réponses ne m'ont pas paru satisfaisantes. Les arguments avancés par l'administration des Bâtiments ne m'ont pas convaincu. (*Applaudissements sur les bancs du FDF-RW*).

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Chabert.

De heer Chabert, Minister van Openbare Werken. — Mijnheer de Voorzitter, Dames en Heren, wie had twee en een halve maand geleden durven denken dat degene die toen de begroting van Verkeerswezen in de Senaat verdedigde korte tijd nadien hier eveneens de begroting van Openbare Werken zou verdedigen? Is dit misschien de prefiguratie van wat nog altijd mijn droom blijft, namelijk dat deze twee departementen mettertijd zouden fusioneren tot één groot departement van de infrastructuur?

De heer Van Ooteghem. — Onder uw leiding!

De heer Chabert, Minister van Openbare Werken. — Verschillende sprekers hebben dat hier vandaag trouwens ook gesuggereerd. Mijn voorganger die ik hilde breng voor al het werk dat hij gedurende drie jaar als hoofd van dit departement heeft gepresteerd was het daarmee ook eens. Wij verschilden enkel van mening over de vraag wie van de twee dat departement dan zou leiden.

Ik zal u onmiddellijk geruststellen dat mijn antwoord niet zo uitgebreid zal zijn als ter gelegenheid van de bespreking van de begroting van Verkeerswezen. Toen stelde u tientallen, soms honderden vragen en ik hechte eraan op elke vraag te antwoorden. Ik blijf er voorstander van dat de concrete vragen in de commissie worden gesteld, wat echter niet uitsluit dat sommige vragen opnieuw aan bod kunnen komen in de openbare vergadering. Vandaag zal ik dus niet op al die vragen antwoorden, maar ik beloof wel dat een schriftelijk antwoord zal volgen.

De heer De Seranno. — En een oplossing?

De heer Chabert, Minister van Openbare Werken. — Ik dank u voor de ruime informatie die ik hier deze namiddag heb gekregen. Uit wat hier werd gezegd meen ik te mogen afleiden dat zich in het departement van Openbare Werken bepaalde krachtlijnen kunnen ontwikkelen waarover in het Parlement blijkbaar een consensus bestaat. Al uw suggesties en aanbevelingen zal ik met mijn medewerkers grondig onderzoeken en ik hoop dat u daarvan reeds de neerslag zal vinden in mijn ontwerp-begroting voor 1981.

Het ligt dus helemaal niet in mijn bedoeling wat u hier vandaag hebt gezegd naast mij neer te leggen en er mij gemakkelijkschalve van af te maken met de verklaring dat ik moeilijk een begroting kan verdedigen die door mijn voorganger is opgesteld. Ik zal deze begroting uitvoeren zoals zij is opgesteld, respecterend wat mijn voorganger heeft gedaan, maar ik zal reeds bij de opstelling van de begroting van 1981 een grote inspanning doen om rekening te houden met wat hier vandaag werd gesuggereerd.

Ik zal vandaag geen definitieve beleidsopties aankondigen. Dat zou bijzonder lichtzinnig zijn.

Het is onmogelijk, in de korte tijdsspanne die ons werd toegemeten, reeds te spreken over het beleid dat in de komende jaren op het ministerie van Openbare Werken zal worden gevoerd. Nadat ik met de grootste aandacht alle beleidsdocumenten zal hebben bestudeerd zullen wij in de komende herfst ter gelegenheid van de begroting 1981 van gedachten kunnen wisselen over de beleidsopties.

De opties die ik heb genomen tijdens de zes jaar dat ik minister van Verkeerswezen was, zal ik wel niet vergeten. Het zou mij sterk verwonderen als ik als minister van Openbare Werken zou verbranden wat ik vroeger heb aanbeden.

Ik pleit nu reeds, als nieuw minister van Openbare Werken, voor een globaal en gecoördineerd vervoerbeleid, waarbij de banden met Verkeerswezen even nauw zullen zijn als in het verleden, zodat wij in dit beleid het globaal karakter ervan nooit uit het oog zullen verliezen.

Aux orateurs qui ont soulevé des problèmes ponctuels, mais néanmoins importants, j'en suis persuadé, je signale mon intention d'organiser dans les mois à venir et au niveau des provinces, des séances de travail auxquelles seront conviés des membres de mon administration, de mon cabinet, et les parlementaires directement intéressés aux problèmes d'infrastructure et de travaux publics dans leur province respectivement, séances auxquelles j'assisterai lorsque j'en aurai la possibilité. Dossiers à l'appui, les problèmes spécifiques des différentes régions pourront ainsi être exposés et étudiés.

De nombreux préopinants, et notamment M. Hanin, ont plaidé en faveur d'investissements judicieux. Je partage entièrement leur avis.

Dans les années à venir et dans la mesure où les moyens de l'Etat iront en diminuant, il sera nécessaire que les investissements des différents départements, mais spécialement ceux des Travaux publics, soient mûrement réfléchis.

Pas de mégalomanie! Chaque franc dépensé le sera à bon escient. Nous sommes arrivés, en effet, à une période « de vaches maigres ».

Lors de l'inauguration du métro de Bruxelles, j'ai eu l'occasion, en tant que ministre des Communications, d'exposer déjà ce point de vue.

Il faudra rechercher la rentabilité des investissements et leur choix judicieux par le biais d'études de coûts, voire d'analyses scientifiques. Il faut éviter que les investissements ne fassent double emploi. C'est pourquoi une politique globale des transports est nécessaire. Il ne faut pas investir dans un secteur si un autre secteur le concurrence de façon parfois déraisonnable, car cela se fait au détriment du contribuable qui finance parfois des investissements inutiles.

Je vais poursuivre l'action entreprise dans ce domaine par mes prédécesseurs.

Le budget passant de 100 à 77,5 p.c., nous devons évaluer, avec plus de précision encore, les différents projets qui nous seront soumis.

Ainsi que l'ont souligné de nombreux orateurs, nous allons devoir être extrêmement parcimonieux des deniers de l'Etat, et veiller à ne pas endommager inutilement son patrimoine.

Wij hebben in het verleden ongetwijfeld grote inspanningen gedaan om ons land uit te rusten met een van de prachtigste wegnetten ter wereld. Dit is een verworvenheid waarop wij fier mogen zijn. Enerzijds moeten wij ervoor zorgen dat wat wij hebben ook in de toekomst door goed onderhoud behouden blijft en anderzijds moeten wij afwerken waarmee wij bezig zijn.

Wij moeten echter even aandachtig zijn voor alle nevenproblemen die gecreëerd werden door deze noodzakelijke investeringen en met grote zorg het impact van de werken afwegen op de omgeving, de landbouw en op alles wat waardevol is, zoals steden en dorpen. In de kosten-baten-analyse die wij zullen maken voor deze verschillende investeringen, mogen wij het belang van al deze nevenaspecten niet onderschatten.

Ik ga akkoord met al degenen die gepleit hebben voor een zorgvuldige investering die ook rekening houdt met de kostbare landbouwgrond. Waarom moeten wij wegen aanleggen die breder zijn dan de verkeersdrukte het vereist? Waarom kunnen wij ons niet tevredenstellen met wegen die beantwoorden aan alle normen van een goede verbindingsweg, inbegrepen de veiligheid van het verkeer? Het is van essentieel belang dat de investeringen beantwoorden aan reële noden. Dus de grootste waakzaamheid en het geld van de gemeenschap slechts uitgeven, nadat wij er zeker van zijn dat de investering gerechtvaardigd is!

Verschillende sprekers hebben gehandeld over het communautair evenwicht. Ook op dit vlak zullen wij waakzaam zijn, met respect voor dit evenwicht. Degenen die gevraagd hebben dat men dit als op een apothekersbalans zou afwegen, mogen niet vergeten dat de grote infrastructuurwerken ook nu, na het nieuw politiek akkoord, blijven behoren tot de bevoegdheid van de departementen van Openbare Werken en Verkeerswezen, omdat men van oordeel was dat grote infrastructuur van nationaal belang zijn.

Immers, wie over de autoweg naar de kust rijdt, woont niet noodzakelijk in het Vlaamse landsgedeelte; wie naar de Ardennen rijdt, is niet noodzakelijk een Waal en wie in Brussel de metro neemt, is niet noodzakelijk een Brusselaar! Dit is nationale infrastructuur, « van federaal belang », zoals men dit uitdrukt in de federale landen. En men moet aanvaarden dat men niet ieder jaar met verdeelsleutels moet werken, maar dat deze infrastructuur, ten bate van alle inwoners van het land, globaal wordt bekeken. Niet alleen de autowegen maar ook de waterwegen en de havens behoren tot deze nationale infrastructuur, die globaal dient te worden aangepakt, zonder dat de ene regio jaloers naar de andere kijkt om te zien of die niet meer heeft bekomen. Men mag er zich dan ook niet aan storen dat bijvoorbeeld aan Wallonië meer kredieten worden toebedeeld voor wegebouw en aan Vlaanderen meer fondsen voor de havens. Een globaal evenwicht moet tot stand komen, zodat in geen enkele regio van het land kritiek kan worden uitgebracht.

Ik pleit dus voor een evenwichtige geografische spreiding, geen splitsing van het departement van Openbare Werken, geen verdeelsleutels, en een evenwichtig prioritaair investeringsprogramma, dat trouwens sedert 1978 bestaat en dat we zullen respecteren.

En ce qui concerne les restrictions, je veux indiquer à M. Donnay les critères que nous comptons appliquer. Au département des Travaux publics, comme dans tous les autres, il faudra fournir un très gros effort pour réduire les dépenses. Nous allons essayer d'opérer ces réductions en tenant compte des trois critères suivants.

D'abord, celui de l'emploi. Ainsi, il importe de ne pas réduire trop considérablement les crédits relatifs aux bâtiments, car, nous le savons, la création d'emplois dans ce secteur peut être importante.

Ensuite, nous devons tenir compte de l'indivisibilité de certains projets en cours de réalisation, pour lesquels la réduction de crédits est très difficile.

Enfin, le troisième critère sera celui du rendement économique et social des investissements.

M. Donnay et d'autres intervenants ont également abordé un thème qui fait sans doute l'unanimité, non pas uniquement au sein du Sénat, mais dans l'ensemble du pays, à savoir celui des pistes cyclables. Je marque totalement mon accord sur ce qui a été dit à ce sujet. Je crois avoir été le premier, en tant que ministre des Communications, à prévoir la construction de pistes cyclables sur les sites abandonnés des chemins de fer; nous les financions grâce aux crédits du tourisme. Ces pistes cyclables connurent un remarquable succès car, les voies de chemins de fer n'étant pas situées le long des routes, les cyclistes peuvent utiliser les pistes en toute sécurité. Je vous promets aujourd'hui — c'est une option que je puis déjà annoncer publiquement — que les efforts consentis par mes prédécesseurs en faveur des cyclistes seront intensifiés. Nous construirons des pistes dans toute la mesure du possible à des endroits où les cyclistes seront éloignés des voitures. Je demanderai à mon administration et à mes ingénieurs, dont c'est la spécialité, de faire preuve de beaucoup de créativité.

Nous allons accélérer la réalisation du programme d'investissement pour les pistes cyclables; une nouvelle loi, que vous avez votée récemment, nous permet d'aller de l'avant dans ce domaine.

Een oud Vlaams spreekwoord parafraserend, zou ik zeggen : « Waar een wiel is, komt een weg. »

Wij zullen een grote inspanning leveren, niet alleen voor de fietspaden maar ook voor de wandelpaden, om zo, wat men de zachte infrastructuur noemt, te bevorderen.

Plusieurs intervenants se sont également plaints de l'éclairage des autoroutes, posant la question de savoir si ce n'est pas une forme de gabegie et s'il ne faut pas trouver des solutions à ce problème irritant sur le plan psychologique.

Je vais réfléchir aux suggestions qui m'ont été faites, mais sachez qu'en tant que ministre responsable jusqu'il y a peu de la sécurité routière, je suis particulièrement sensible à ce problème. Allions-nous prévoir un dispositif spécial permettant de mieux assurer l'éclairage du réseau autoroutier? On me rétorque que cela coûte cher et qu'il est inutile de faire cet effort. Je ne me prononce pas aujourd'hui et je vous demande le temps de la réflexion.

Il s'agit surtout d'un problème psychologique, car l'éclairage ne coûte pas tellement cher. D'après les statistiques dont nous disposons sur le plan de la sécurité, il est néanmoins très important. Nous devons essayer de ne pas dépenser d'un côté ce que l'on pourrait économiser de l'autre.

Ik zal aan de heren De Clercq en Adriaenssens zeer in het kort antwoorden in verband met de door hen aangestipte problemen.

Wat de overstromingsramp te Ruisbroek betreft, heb ik uitvoerige nota's gekregen waaruit blijkt dat vrijwel alle slachtoffers schadeloos zijn gesteld. Er zijn nog een paar dossiers in behandeling bij de gouverneur van de provincie. Sommige wederbeleggingen moeten nog worden betaald. Dat heeft te maken met facturen die nog moeten worden ingediend. Wij mogen echter stellen dat dit probleem voor 95 pct. is opgelost. Het heeft misschien wat te lang geduurd, maar ik zal alles doen wat mogelijk is om in de kortst mogelijke tijd deze dossiers definitief af te sluiten.

Er werd ook gesproken over een probleem in verband met Willebroek. Ik ga daar nu niet verder op in. Het behoort tot de vele problemen die hier te berde werden gebracht. Ik kan als algemeen antwoord — dat geldt dus niet alleen voor Willebroek — herhalen wat ik daarstraks heb gezegd : voor mij speelt het leefmilieu een bijzonder grote rol en wij moeten trachten bij alle investeringen daarmee in belangrijke mate rekening te houden.

Over de stormstuw hebben velen het woord gevoerd. Er is ter zake geen definitieve optie. U weet dat de vorige regering beslist heeft een stormstuw te bouwen. Er werden een reeks technische voorstellen geformuleerd waarover ik niet uitweid. Over de techniek van de stormstuw is er nog geen definitieve beslissing gevallen. Men is nog volop bezig met de studie van die techniek. Tegen het einde van het jaar ongeveer zal men klaarder zien inzake de wijze waarop de stormstuw moet worden gebouwd. De methode moet echter nog worden uitgewerkt.

Al degenen die het woord hebben gevoerd in verband met onze havens, dank ik voor hun positieve inbreng. De heer Nutkewitz, die ik

nog nooit had horen spreken in een debat over de begroting van Verkeerswezen, heeft hier vandaag een uiterst constructief betoog gehouden. Het is een stem uit Antwerpen. Hij blijkt de problematiek van Zeebrugge op een zeer constructieve wijze te benaderen. Ik geloof dat ook inzake de problemen Zeebrugge-Antwerpen-Gent een rationele toenadering aan het groeien is. Wat hier is gezegd over de toekomstige rol van Zeebrugge als complementair sluitstuk voor Antwerpen — als bruggehoofd, heeft de heer Nutkewitz gezegd — is een belangrijk element omdat daarmee ook in het Parlement de wil tot samenwerking tot uiting is gekomen.

Het is voor mij duidelijk dat via de Nationale Havencommissie de toenadering tussen onze nationale havens op een belangrijke wijze wordt bevorderd. De investeringen die wij daar zullen doen — dat geldt voor de drie havens, Mijnheer Claeys — zullen grondig moeten worden gewikt en gewogen. De adviezen die ik zal krijgen van de Nationale Havencommissie inzake toekomstige investeringen in de havens zullen voor mij van het grootste belang zijn.

Het mag niet onze bedoeling zijn om in de havens investeringen te doen die rechtstreeks concurrentie betekenen voor de andere havens van ons land. Wij mogen geen trafieken afsnoepen van onze andere havens maar moeten trachten trafieken aan te trekken uit het buitenland. Wij moeten er ook over waken dat wij geen trafieken verliezen die nu naar ons land komen en die naar het buitenland zouden kunnen afvloeien indien wij niet tijdig het havenareaal aanpassen aan de vereisten van de moderne trafiek.

Dat is kort gezegd heel het beleid waaraan wij aan het hoofd van het departement via de investeringen zullen meewerken. Ik wens zeer uitdrukkelijk dat de prioriteiten inzake de hoofdinvesteringen zouden worden besproken in de Nationale Havencommissie.

Ik kan onder meer de heren Claeys, Van Ooteghem en al degenen die het woord hebben gevoerd in verband met Gent, de verzekering geven dat de investeringen in en de expansie van de verschillende havens, dus ook van de haven van Gent, gewaarborgd zijn. Wij houden rekening met de groei van de verschillende havens. Wat Gent betreft, heeft gedurende de twee voorbije jaren mijn voorganger kredietverhogingen uitgetrokken. Ook in de toekomst zal onze grote aandacht gaan naar de verdere uitbouw van de haven van Gent. Daar mag u van overtuigd zijn.

De heer Maes en andere sprekers hebben een belangrijke vraag gesteld in verband met de Liefkenshoek-tunnel en de oeververbindingen. Ik kan daar vandaag nog geen sluitend antwoord op geven. U weet dat ik als minister van Verkeerswezen, wat het vervoer betreft, beloofd heb dat er een verbinding zal komen tussen de linker- en de rechteroever. Dit probleem werd in het departement van Verkeerswezen grondig bestudeerd. In het departement van Openbare Werken zijn studies aan de gang in verband met de Liefkenshoek-tunnel. Ook wat de spoorwegen betreft, zijn de studies volop bezig. Zodra deze kosten-batenanalyse zal zijn beëindigd kan ik daar bescheid over geven.

Er zijn suggesties gedaan in verband met de walradar. Ik kan daar echter nu niet op antwoorden want dit probleem ressorteert onder de bevoegdheid van mijn collega van Verkeerswezen. Ik zal hem de suggesties verzenden.

Mijnheer De Seranno, u zei dat de fysieke programma's niet met voldoende ernst werden voorbereid.

U hebt zelf de reden gegeven waarom deze niet werden uitgevoerd. Ik zal ze dus niet herhalen. Ik zal er wel over waken dat de programma's die in de begroting 1980 worden opgenomen zo secuur mogelijk met de realiteit rekening houden. Meer kan ik u daarover momenteel niet zeggen. Ik heb, zoals u, in de begrotingsdocumenten van mijn voorganger gelezen dat de niet-uitvoering dikwijls te wijten is aan ontegenwoordigheden, aan personeelsproblemen, aan problemen van het aankoopcomité of aan problemen in verband met de tracés. Rekening houdend met deze ervaring zullen wij onze administratie opdracht geven fysieke programma's vast te leggen die zo zeker mogelijk zijn.

Ik wil hieraan onmiddellijk een klein probleem koppelen waarover u, Mijnheer De Seranno, en nog andere sprekers, vragen hebt gesteld, namelijk het probleem van de tracés, van die grote investeringen die moeten worden uitgevoerd in de verschillende regio's van ons land. Men heeft beslist dat deze problematiek onder de bevoegdheid valt van de gemeenschappen en de gewesten. Wij zullen dit respecteren. Wij kunnen in dit verband dus geen beslissingen meer nemen. Het zal dus noodzakelijk zijn procedures uit te werken in nauwe samenwerking met de gemeenschaps- en gewestexecutieven. Daar zal men tot de conclusie moeten komen dat het vastleggen van de tracés en de beslissingen betreffende de investeringen parallel moeten verlopen, zodat men niet voor situaties komt te staan die ik in het departement van Verkeerswezen heb gekend. Zo bijvoorbeeld, nadat men besliste over te gaan tot de elektrificatie van de Vlaamse dwarslijn, constateerde men dat op het gewestplan in een bepaalde stad of gemeente om een

of andere reden een bocht van de spoorlijn voorkwam die onverzoenbaar was met de snelheden waartegen de treinen op een geëlektrificeerd net rijden. Dat is onmogelijk.

Wij moeten concertatieprocedures op het getouw zetten in verband met de tracés, zodat wij zeker zijn dat grote geplande investeringen kunnen worden uitgevoerd en zodat de gewestplannen daarmee op een of andere manier rekening kunnen houden. Eén van de redenen van vertraging is dat wij op Openbare Werken investeringen beslissen en programma's vastleggen, maar voor grote moeilijkheden komen te staan met de tracés. Ik kan al degenen die opmerkingen maakten in verband met de tracés erover geruststellen dat wij de bevoegdheden van de gemeenschappen en de gewesten zullen respecteren.

U heeft ook gepleit voor een kadaster van de ondergrondse leidingen. Dit lijkt mij een interessante suggestie. Ik zal die aangelegenheid laten onderzoeken, alhoewel het een zeer onvangrijke opdracht is.

Wat de signalisatie op onze wegen betreft, kunnen wij inderdaad nog veel verbeteringen aanbrengen. Ik zal zeer veel aandacht wijden aan deze kwestie, die zeer belangrijk is voor de veiligheid. Denk maar aan spookrijders op onze autowegen.

Ik zal het probleem van de signalisatie behandelen in mijn beleidsnota.

Wij zullen ook inspanningen doen om te komen tot een zachte infrastructuur, zoals het aanleggen van verpozingsplaatsen langs onze autowegen. Dit zijn immers kleine dingen die het leven aangenaam maken.

Mijnheer Maes, u heeft eveneens mijn aandacht gevestigd op de immobiliëninvesteringen van de EEG te Brussel. *Un homme averti en vaut deux*. Er zijn nog geen definitieve beslissingen genomen betreffende de investeringen voor EEG-gebouwen te Brussel. Dit zal in de eerstkomende maanden moeten gebeuren. Twee uiterst belangrijke dossiers staan op het getouw: het gebouw voor de Commissie en het gebouw voor de Europese Raad. Wij houden hierover nauw contact met de EEG-overheid. Vooraleer een definitieve beslissing te nemen, zullen wij eerst de tientallen delegaties die om een audiëntie hebben gevraagd, ontvangen en beluisteren en de dossiers grondig insonderen.

Mijnheer Vannieuwenhuyze, ik zal een gedetailleerd antwoord verstrekken op al uw vragen over de ontsluiting van de streek Roeselare-Tielt. Ik weet dat er in West-Vlaanderen, meer dan waar ook in Vlaanderen, een levendige belangstelling bestaat voor de afwerking van het autowegenennet.

A Mme Mathieu et M. de Wasseige je répondrai clairement qu'en ce qui concerne Zeebrugge rien n'est remis en cause par personne. Le gouvernement algérien a formellement décidé, je crois, de s'en tenir au contrat conclu. Dès lors, les travaux projetés à Zeebrugge dans l'intérêt national seront exécutés pour permettre en 1986 l'arrivée des méthanières à Zeebrugge.

Je puis aussi rassurer Mme Mathieu en ce qui concerne la construction du port de Zeebrugge. La configuration même de ce dernier tiendra compte de tous les éléments de sécurité dont elle a fait état.

Mijnheer Claeys en Mijnheer Van Ooteghem, in verband met Gent, heb ik geluisterd naar uw argumenten betreffende de verbindingswegen naar Mons. Ik apprecieer dat parlementsleden mij ter zake nuttige suggesties doen om investeringen die eventueel moeten gebeuren, tot het strikte minimum te beperken. Zoals u weet, heb ik mij ooit verzet tegen het bouwen van een metro in Gent.

De heer Van Ooteghem. — Gelukkig!

De heer Chabert, Minister van Openbare Werken. — Ze zijn mij hiervoor in Gent nog altijd dankbaar. Ik ben u altijd dankbaar indien u mij, wat de wegen betreft, suggesties kunt overmaken waarbij zo weinig mogelijk wordt geraakt aan het leefmilieu en waarbij zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de inwoners van Gent en omgeving. Als uw suggesties daarenboven een werkelijke vermindering van de kostprijs beogen, dan levert u zeer nuttig werk.

Je vous communiquerai, Monsieur de Wasseige, tous les chiffres relatifs au plan d'investissement prioritaire; les équilibres qui y sont prévus seront respectés.

A Mme Mathieu je dirai qu'il n'est plus question de crédits parallèles en ce qui concerne Zeebrugge. Le gouvernement précédent a, en effet, pris cette décision politique importante d'abandonner la formule des crédits parallèles et de prévoir, sous la forme du plan d'investissement prioritaire, une équilibre géographique des investissements d'intérêt national.

J'ai été particulièrement sensible à la remarque concernant la centrale nucléaire que les Français envisagent de créer à Chooz. Ce problème est très important. Une solution devra y être trouvée dans les mois à

venir, car il touche notamment celui des eaux de la Meuse et des voies navigables. Les exécutifs régionaux seront associés aux discussions relatives aux projets ayant une incidence non seulement nationale, mais également régionale.

Je serai extrêmement attentif aux aspects communautaires et régionaux des décisions qui devront intervenir.

Je compte saisir mes collègues compétents du gouvernement du problème soulevé par M. de Wasseige et par d'autres intervenants.

Des contacts devront être pris avec le gouvernement français. Il importe, en effet, qu'une concertation s'établisse au niveau des gouvernements, car les décisions qui seront éventuellement prises en France auront un impact direct sur l'environnement belge.

Monsieur Flagothier, une réponse précise à toutes les questions que vous m'avez posées vous sera adressée. Il en sera de même pour M. Neuray.

Je voudrais, en terminant, remercier tous ceux qui m'ont prodigué leurs judicieux conseils au cours de l'examen du budget de mon département. Je les ai écoutés avec énormément d'attention.

Je compte sur votre collaboration à tous afin que, dans les années à venir, la politique menée par le département des Travaux publics ne soit pas seulement celle du ministre titulaire mais celle du Parlement dans toutes ses composantes y compris, dans la mesure du possible, l'opposition.

Je devrai, à regret, demander à l'assemblée de rejeter l'un ou l'autre amendement afin que le budget puisse être adopté tel qu'il a été déposé et ce, pour les motifs exposés à la Chambre, par mon prédécesseur. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Van Ooteghem.

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de Voorzitter, ik wilde de minister nog een kleine vraag stellen.

Hij heeft ons beloofd schriftelijk te antwoorden op de gestelde vragen. Ik zou graag hebben dat hij hier ook een datum bij geeft opdat wij weten wanneer wij dat antwoord ongeveer zouden krijgen.

De heer Chabert, Minister van Openbare Werken. — U moet mij toch de tijd geven om de gestelde problemen grondig te bekijken.

Gaat u ermee akkoord de antwoorden te ontvangen uiterlijk over veertien dagen?

De heer Van Ooteghem. — Akkoord, Mijnheer de Minister.

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 de chacun des projets de loi.

Daar niemand meer het woord vraagt, is de algemene behandeling gesloten en gaan wij over tot het onderzoek van de artikelen van elk van de ontwerpen van wet.

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1980

Discussion des articles

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1980

Beraadslaging over de artikelen

M. le Président. — Nous passons à l'examen des articles du projet de loi contenant le budget du ministère des Travaux publics de 1980.

Wij gaan over tot het onderzoek van de artikelen van het ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor 1980.

Au tableau budgétaire, MM. Humblet et de Wasseige présentent l'amendement que voici :

Titel I. — Dépenses courantes

Section 01. — Dépenses de cabinet

Art. 11.02. Traitements et indemnités du personnel du cabinet du ministre.

Ramener le crédit de 41,4 millions à 39 millions de francs.

Réduction : 2,4 de millions de francs.

Titel I. — Lopende uitgaven

Sectie 01. — Kabinetsuitgaven

Art. 11.02. Jaarwedden en vergoedingen van het personeel van het kabinet van de minister.

Het krediet van 41,4 miljoen terug te brengen tot 39 miljoen frank.

Vermindering : 2,4 miljoen frank.

Cet amendement est-il appuyé? (*Plus de deux membres se lèvent.*)

L'amendement étant appuyé, il fera partie de la discussion.

La parole est à M. de Wasseige.

M. de Wasseige. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, notre amendement tend à ramener le crédit de 41,4 millions prévu pour les traitements et indemnités du personnel du cabinet du ministre à 39 millions de francs, c'est-à-dire au montant de l'an dernier.

De la sorte, nous entendons suivre la voie tracée par le Premier ministre dans sa déclaration d'il y a quelques jours. Vous avez d'ailleurs renforcé ladite déclaration, Monsieur le Ministre, en précisant que vous veillerez à ce que les crédits soient utilisés de manière efficace. Notre amendement vous donne la possibilité de manifester votre bonne volonté dans ce sens.

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

De heer De Seranno. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, wij zullen het amendement van de heer Humblot dat tot doel heeft de kabinetsvergoedingen en jaarwedden met 2,4 miljoen te verminderen, niet goedkeuren.

Wel menen wij dat het de zienswijze van de Senaat is :

Ten eerste, dat de kabinetsleden uitsluitend moeten worden ingeschakeld om de ministers te assisteren in de beleidstaken en dat private secretariaten niet ten laste van de Staat mogen komen.

Ten tweede, dat te grote kabinetten de normale samenwerking met de administratie sterk kunnen bemoeilijken.

Nochtans, met het ingediende amendement bij artikel 11.02 wordt het gestelde doel geenszins bereikt. Zoals uit het verantwoordingsprogramma op bladzijde 57 blijkt, zouden de ministers dezelfde aangeklaagde toestand kunnen behouden door alleen rijksambtenaren als kabinetsmedewerkers aan te werven. De sommen nodig voor hun wedden komen alsdan trouwens toch niet voor op post 11.02, een reden te meer dus om dit amendement niet goed te keuren.

M. Chabert, Ministre des Travaux publics. — J'ai déjà demandé que cet amendement soit rejeté, Monsieur le Président.

M. le Président. — Un second amendement au tableau budgétaire est introduit par MM. Lutgen et Conrotte.

Il est ainsi libellé :

Titre VII. — A. Organismes d'intérêt public

1. Fonds des routes

5. Dépenses

Art. 533.01. Construction, aménagement, équipement des autoroutes et routes de l'Etat, etc.

Ramener les crédits d'engagement de 19 562 000 000 de francs à 18 592 000 000 de francs.

Réduction : 970 000 000 de francs.

Titel VII. — A. Instellingen van openbaar nut

1. Wegenfond

5. Uitgaven

Art. 533.01. Aanleg, inrichting en uitrusting der autosnelwegen en rijkswegen enz.

De vastleggingskredieten van 19 562 000 000 frank terug te brengen tot 18 592 000 000 frank.

Vermindering : 970 000 000 frank.

Cet amendement est-il appuyé? (*Plus de deux membres se lèvent.*)

L'amendement étant régulièrement appuyé, il fera partie de la discussion.

Ann. parl. Sénat — Session ordinaire 1979-1980
Parlem. Hand. Senaat — Gewone zitting 1979-1980

M. Conrotte m'a dit qu'il se référerait à la justification donnée.

La parole est à M. Neuray.

M. Neuray. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, je voudrais très brièvement soutenir cet amendement déposé par MM. Lutgen et Conrotte. En effet, je l'ai déjà dit lors de mon intervention, à partir du moment où l'on a pris la décision de réaliser les autoroutes E9 et E40, il y a intérêt à procéder à cette réalisation le plus rapidement possible. L'argent consacré au contournement de Martelange distrairait éventuellement de la réalisation une certaine somme sans pour autant répondre véritablement à ce problème qui mérite pourtant d'être rencontré. Des réglementations devront de toute manière être prises car ce contournement ne sera pas effectué en deux temps trois mouvements. Il n'aura peut-être que six mois à un an d'avance sur l'autoroute. Pendant trois ans, la situation sera donc telle que nous la connaissons actuellement.

Dès que les mesures de sécurité seront prises à Martelange, elles pourront durer six mois de plus. Le transfert de la somme proposée à l'article 30 viendrait bien à point pour accélérer la réalisation des autoroutes E9 et E40 entre Longlier et Arlon. Aussi nous soutiendrons cet amendement de MM. Lutgen et Conrotte.

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

M. Chabert, Ministre des Travaux publics. — Monsieur le Président, je demanderai le rejet de cet amendement pour les motifs exposés par mon prédécesseur à la Chambre.

M. le Président. — Quelqu'un demande-t-il encore la parole au sujet de cet amendement ?

— Les articles du tableau sont successivement soumis à l'examen de la section. (*Voir documents n°s 4-XVI-1 et 4, de la Chambre des représentants, session 1979-1980.*)

De artikelen van de tabel worden achtereenvolgens behandeld door de afdeling. (*Zie stukken nrs. 4-XVI-1 en 4, van de Kamer van volksvertegenwoordigers, zitting 1979-1980.*)

M. le Président. — Les articles du projet de loi sont ainsi rédigés :

Crédits pour les dépenses courantes (titre I),
pour les dépenses de capital (titre II)
et pour les amortissements de la dette publique (titre III)

Article 1^{er}. Il est ouvert, pour les dépenses du ministère des Travaux publics afférentes à l'année budgétaire 1980, des crédits s'élevant aux montants ci-après (en millions de francs) :

	Crédits dissociés		
	Crédits non dissociés	Crédits d'engagement	Crédits d'ordonnement
TITRE I			
Dépenses courantes . . .	47 245,2	741,9	741,4
TITRE II			
Dépenses de capital . . .	16 636,4	26 348,0	19 684,0
Totaux (titres I et II) . .	63 881,6	27 089,9	20 425,4
TITRE III			
Amortissements de la dette publique . . .	283,4	—	—
Totaux (titres I, II et III) .	64 165,0	27 089,9	20 425,4

Ces crédits sont énumérés aux titres I, II et III du tableau annexé à la présente loi.

Kredieten voor de lopende uitgaven (titel I),
voor de kapitaaluitgaven (titel II)
en voor de aflossingen van de overheidsschuld (titel III)

Artikel 1. Voor de uitgaven van het ministerie van Openbare Werken

voor het begrotingsjaar 1980 worden kredieten geopend ten bedrage van (in miljoenen franken) :

	Gesplitste kredieten		
	Niet- gesplitste kredieten	Vast- leggings- kredieten	Ordonnan- cerings- kredieten
TITEL I			
Lopende uitgaven	47 245,2	741,9	741,4
TITEL II			
Kapitaaluitgaven	16 636,4	26 348,0	19 684,0
TITEL III			
Aflossingen van overheids- schuld	283,4	—	—
Totalen (Titels I, II en III)	64 165,0	27 089,9	20 425,4

Die kredieten worden opgesomd onder titels I, II en III van de bij deze wet gevoegde tabel.

Dispositions particulières relatives aux dépenses courantes

Art. 2. Par dérogation à l'article 15 de la loi organique de la Cour des comptes du 29 octobre 1846, des avances de fonds d'un montant maximum de 5 000 000 de francs peuvent être consenties aux comptes extraordinaires du département.

Toutefois, le comptable de l'Office central des Fournitures pourra disposer d'avances de fonds d'un montant maximum de 40 000 000 de francs, le comptable du Service de l'Économat, du Service général de la Direction des Affaires générales et du Service de la Meuse liégeoise, d'un montant maximum de 10 000 000 de francs.

Au moyen des avances de fonds, les comptables extraordinaires du département sont autorisés à payer les dépenses n'excédant pas 50 000 francs.

Autorisation est donnée à ces comptables de consentir aux fonctionnaires et experts envoyés en mission à l'étranger les avances nécessaires, même si ces avances sont supérieures à 50 000 francs.

Bijzondere bepalingen betreffende de lopende uitgaven

Art. 2. In afwijking van artikel 15 van de organieke wet op het Rekenhof van 29 oktober 1846, mogen geldvoorschotten tot een maximumbedrag van 5 000 000 frank verleend worden aan de buitengewone rekenplichtingen van het departement.

Evenwel kan de rekenplichtige van het Centraal Bureau voor Benodigheden beschikken over geldvoorschotten voor een maximumbedrag van 40 000 000 frank, de rekenplichtige van de Huishoudelijke Dienst, van de Algemene Dienst van de Directie Algemene Zaken en van de Dienst van de Luikse Maas voor een maximumbedrag van 10 000 000 frank.

Door middel van geldvoorschotten mogen de buitengewone rekenplichtigen van het departement uitgaven betalen welke 50 000 frank niet overschrijden.

Deze rekenplichtigen worden gemachtigd de nodige voorschotten te verlenen aan de ambtenaren en experts belast met een zending in het buitenland, zelfs indien deze voorschotten meer dan 50 000 frank bedragen.

Art. 3. Le paiement des allocations de naissance, des allocations pour privation de logement, des allocations de danger et pour manœuvre électrique, des allocations pour la perception des droits de navigation, des allocations pour prestations supplémentaires et irrégulières, des indemnités pour frais funéraires, des indemnités pour frais de bureau, des indemnités de bicyclettes et de cyclomoteurs, ainsi que de l'intervention de l'Etat-employeur dans le prix des abonnements sociaux, s'effectue conformément aux règles établies par l'article 23 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'Etat.

Art. 3. De geboortetoelagen, de toelagen voor derving van het vrij genot van woning, de gevaarttoelagen en de toelagen voor elektrische bediening, de toelagen voor de inning van scheepvaartrechten, de toelagen voor bijkomende en onregelmatige prestaties, de vergoedingen voor begrafenis-kosten, de vergoedingen voor bureau-onkosten, de vergoedingen voor rijwielen en rijwielen met hulpmotor, alsmede de bijdrage van de Staat-werkgever in de prijs van de sociale abonne-

menten, worden uitbetaald overeenkomstig de regelen, bepaald in artikel 23 van de wet van 15 mei 1846 op de rijkscomptabiliteit.

Art. 4. Le ministre des Travaux publics est autorisé à percevoir le prix des taxes pour plaques d'immatriculation pour barquettes, embarcations de plaisance et bouées de pêche.

Art. 4. De minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd de prijs van de taksen voor nummerplaten van bootjes, plezierboten en vissersboeien te innen.

Art. 5. Le ministre des Travaux publics est autorisé à engager et ordonnancer à charge de l'article 12.02, section 31, titre I, du budget, les dépenses découlant de la consommation d'eau, d'électricité et du chauffage du domaine d'Argenteuil.

Art. 5. De minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd, ten laste van artikel 12.02, sectie 31, titel I, van de begroting, de uitgaven vast te leggen en te ordonnanceren die voortvloeien uit het water- en elektriciteitsverbruik en de verwarming van het domein van Argenteuil.

Art. 6. Par dérogation à l'article 5 de la loi du 28 juin 1963, modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, le ministre des Travaux publics est autorisé à engager chaque année sur l'article 31.01, section 33, titre I, du budget de son département la charge annuelle, découlant des conventions intervenues entre l'Etat belge et le Crédit communal de Belgique, des intérêts et frais des emprunts contractés par les intercommunales Idea à Mons et Spi à Liège en vue de l'équipement de parcs industriels.

Art. 6. Bij afwijking van artikel 5 van de wet van 28 juni 1963, tot wijziging en aanvulling van de wetten op de rijkscomptabiliteit, wordt de minister van Openbare Werken ertoe gemachtigd ieder jaar artikel 31.01, sectie 33, titel I, van de begroting van zijn departement te bezwaren met de jaarlijkse last, voortvloeiende uit de overeenkomsten die werden gesloten tussen de Belgische Staat en het Gemeentekrediet van België, van de renten en kosten van de door de intercommunale verenigingen Idea te Bergen en Spi te Luik voor de uitrusting van industrieterreinen aangevane leningen.

Art. 7. Le ministre des Travaux publics est autorisé à verser mensuellement à l'Office de la Navigation et au « Dienst der Scheepvaart », une avance de 10 p.c. à valoir sur le subside alloué, pendant les neuf premiers mois de l'année, sous réserve de régularisation par arrêté royal au courant de l'année en cours.

Art. 7. De minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd maandelijks aan de « Office de la Navigation » en aan de Dienst der Scheepvaart, een voorschot van 10 pct. op de toegekende subsidie te storten gedurende de eerste negen maanden van het jaar onder voorbehoud van regularisatie door koninklijk besluit in de loop van het lopende jaar.

Art. 8. Le ministre des Travaux publics est autorisé à allouer une allocation à MM. Van Vlierberghe Jean, De Keersmaecker Johannes, Couteau Hubert, Henrard Robert et à Mme Breugelmans-Smets Rita, fonctionnaires, qui sont, par suite de circonstances particulières et exceptionnelles, amenés à effectuer, en sus de leurs activités normales de service et en raison de leur qualification spécifique, certaines prestations en faveur du Fonds des routes.

L'allocation dont il s'agit sera supportée par l'organisme précité.

Art. 8. De minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd een toelage toe te kennen aan de heren Van Vlierberghe Jean, De Keersmaecker Johannes, Couteau Hubert, Henrard Robert en aan Mevr. Breugelmans-Smets Rita, ambtenaren, die tengevolge van bijzondere en uitzonderlijke omstandigheden genoopt zijn, naast hun gewone ambtsbezigdheden en wegens hun specifieke capaciteiten, bepaalde diensten te verrichten ten gunste van het Wegenfonds.

De toelage waarvan sprake zal door voornoemde instelling gedragen worden.

Art. 9. Les dépenses relatives aux créances d'années budgétaires antérieures peuvent être imputées sur les crédits de l'année courante pour les articles repris ci-après :

— Titre I, section 31, articles 11.03; article 12.01; article 12.02 (fourniture d'eau, de vapeur, de gaz et d'électricité); article 12.03 (abonnements et communications téléphoniques); article 14.02 (fourniture d'eau, de gaz et d'électricité); article 14.03 (fourniture d'eau, de gaz et d'électricité); article 14.04.1 (fourniture d'électricité); article 33.01; article 34.01;

— Titre I, section 32, article 11.03.1; article 11.03.2; article 12.01.1; article 12.01.2; article 12.02.1 (fourniture d'eau, de vapeur, de gaz et d'électricité); article 12.02.2 (fourniture d'eau, de vapeur, de gaz et

d'électricité); article 12.02.3 (fourniture d'eau, de vapeur, de gaz et d'électricité); article 12.03.1 (abonnements et communications téléphoniques); article 12.03.2 (abonnements et communications téléphoniques); article 12.03.3 (abonnements et communications téléphoniques).

Art. 9. De uitgaven betreffende de schuldvorderingen van vorige begrotingsjaren mogen worden aangerekend op de kredieten van het lopende jaar voor de hiernavolgende artikelen :

— Titel I, sectie 31, artikel 11.03; artikel 12.01; artikel 12.02 (levering van water, stoom, gas en elektriciteit); artikel 12.03 (abonnements op de telefoon en telefoongesprekken); artikel 14.02 (levering van water, gas en elektriciteit); artikel 14.03 (levering van water, gas en elektriciteit); artikel 14.04.1 (levering van elektriciteit); artikel 33.01; artikel 34.01;

— Titel I, sectie 32, artikel 11.03.1; artikel 11.03.2; artikel 12.01.1; artikel 12.01.2; artikel 12.02.1 (levering van water, stoom, gas en elektriciteit); artikel 12.02.2 (levering van water, stoom, gas en elektriciteit); artikel 12.02.3 (levering van water, stoom, gas en elektriciteit); artikel 12.03.1 (abonnements op de telefoon en telefoongesprekken); artikel 12.03.2 (abonnements op de telefoon en telefoongesprekken); artikel 12.03.3 (abonnements op de telefoon en telefoongesprekken).

Art. 10. Par dérogation aux dispositions de l'article 18, § 2, de la loi du 28 juin 1963, modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, les crédits non dissociés inscrits sous l'article 01.02 de la section 31, titre I, de la loi du 12 mai 1976 contenant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1976, ainsi que les crédits inscrits au même article dans les lois budgétaires subséquentes, peuvent être reportés à l'année suivante dans les mêmes conditions que les crédits dissociés.

Art. 10. Bij afwijking van de beschikkingen van artikel 18, § 2, van de wet van 28 juni 1963 tot wijziging en aanvulling van de wetten op de rijkscomptabiliteit mogen de niet-gesplitste kredieten ingeschreven onder het artikel 01.02 van de sectie 31, titel I, van de wet van 12 mei 1976 houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1976, alsmede de kredieten op hetzelfde artikel ingeschreven in de erop volgende begrotingswetten naar het volgende jaar worden overgedragen in dezelfde voorwaarden als de gesplitste kredieten.

Dispositions particulières relatives aux dépenses de capital

Art. 11. Par dérogation aux dispositions contenues dans le dernier alinéa de l'article 18, § 2, de la loi du 28 juin 1963, modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, les crédits non dissociés inscrits sous les articles 51.99, partie II, et 61.03, partie I, de la section 31 du titre II de la présente loi peuvent être reportés à l'année suivante dans les mêmes conditions que les crédits dissociés.

Bijzondere bepalingen betreffende de kapitaaluitgaven

Art. 11. Bij afwijking van de beschikkingen van de laatste alinea van artikel 18, § 2, van de wet van 28 juni 1963 tot wijziging en aanvulling van de wetten op de rijkscomptabiliteit, mogen de niet-gesplitste kredieten, ingeschreven onder de artikelen 51.99, deel II, en 61.03, deel I, van sectie 31, titel II, van deze wet naar het volgende jaar worden overgedragen in dezelfde voorwaarden als de gesplitste kredieten.

Art. 12. Le Roi peut, en cas de besoin, et dans le cadre des crédits totaux prévus pour l'année budgétaire 1980 au titre II du tableau de la présente loi, opérer des transferts entre crédits d'ordonnancement.

Les projets d'arrêtés royaux sont soumis pour accord préalable au ministre du Budget.

Art. 12. De Koning kan, zo nodig, in het raam van de totale kredieten die voor het begrotingsjaar 1980 uitgetrokken zijn onder titel II van de tabel van deze wet, overschrijvingen tussen ordonnance-ringskredieten verrichten.

De ontwerpen van koninklijk besluit worden vooraf voor akkoord voorgelegd aan de minister van Begroting.

Art. 13. Le Roi peut, en cas de besoin, et dans le cadre des crédits totaux prévus pour l'année budgétaire 1980 au titre II, section 31, partie I, chapitre VII, « Investissements (civils) », opérer des transferts entre les crédits d'engagement des articles 73.16, 73.03 à 73.07 inclus et celui de l'article 71.05, entre les crédits d'engagement des articles 72.03, 72.04, 72.07 et 72.10 et ceux des articles 71.02 et 71.04.

Les projets d'arrêtés royaux sont soumis pour accord préalable au ministre du Budget.

Art. 13. De Koning kan, zo nodig, in het raam van de totale kredieten die voor het begrotingsjaar 1980 onder titel II, sectie 31, deel I, hoofdstuk VII, « Investerings (civiele) », zijn uitgetrokken, overschrijvingen verrichten tussen de vastleggingskredieten van de artikelen 73.16, 73.03 tot en met 73.07 en dit van het artikel 71.05, tussen de vastleggingskredieten van de artikelen 72.03, 72.04, 72.07 en 72.10 en die van de artikelen 71.02 en 71.04.

De ontwerpen van koninklijk besluit worden vooraf voor akkoord voorgelegd aan de minister van Begroting.

Art. 14. Par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, les crédits inscrits à l'article 73.18 du titre II, section 31, partie II, peuvent être transférés soit à une autre article du même budget, soit au budget d'un autre département pour autant qu'ils restent affectés à la région wallonne.

Art. 14. De op artikel 73.18 van titel II, sectie 31, deel II, ingeschreven kredieten kunnen bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit worden overgeschreven op een ander artikel van dezelfde begroting, hetzij op de begroting van een ander departement, voor zover ze voor het Waalse landsgedeelte bestemd blijven.

Art. 15. Par dérogation à l'article 5 de la loi du 28 juin 1963, le ministre des Travaux publics est autorisé à engager chaque année, sur l'article 72.03 du titre II, section 31, partie I, du budget de son département, la charge annuelle découlant de l'article 11 de la convention intervenue, en date du 5 avril 1962, entre l'Etat belge et la Caisse des Pensions des Employés du Congo belge et du Ruanda-Urundi, dénommée par après l'Office de Sécurité sociale d'Outre-Mer (Ossom), en vue de la construction d'un complexe de bureaux destinés aux institutions européennes.

Art. 15. In afwijking van artikel 5 der wet van 28 juni 1963, wordt de minister van Openbare Werken ertoe gemachtigd, ieder jaar artikel 72.03 van titel II, sectie 31, deel I, van de begroting van zijn departement te bezwaren met de jaarlijkse last, voortvloeiende uit artikel 11 van de overeenkomst die op 5 april 1962 werd gesloten tussen de Belgische Staat en de Pensioen- en Gezinstoelagenkas voor de Werknemers van Belgisch-Kongo en Ruanda-Urundi, later Dienst voor Overzeese Sociale Zekerheid (DOSZ) genaamd, voor de bouw van een kantoorgebouwencomplex ten behoeve van de Europese instellingen.

Art. 16. Par dérogation à l'article 5 de la loi du 28 juin 1963, modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, le ministre des Travaux publics est autorisé à engager chaque année sur l'article 51.01, section 33, partie II, titre II, du budget de son département la charge annuelle, découlant des conventions intervenues entre l'Etat belge et le Crédit communal de Belgique, des amortissements des emprunts contractés par les intercommunales Idea à Mons et Spi à Liège en vue de l'équipement de parcs industriels.

Art. 16. Bij afwijking van artikel 5 van de wet van 28 juni 1963, tot wijziging en aanvulling van de wetten op de rijkscomptabiliteit, wordt de minister van Openbare Werken ertoe gemachtigd ieder jaar artikel 51.01, sectie 33, deel II, titel II, van de begroting van zijn departement te bezwaren met de jaarlijkse last, voortvloeiende uit de overeenkomsten die werden gesloten tussen de Belgische Staat en het Gemeentekrediet van België, van de aflossingen van de door de intercommunale verenigingen Idea te Bergen en Spi te Luik voor de uitrusting van industrieterreinen aangeane leningen.

TITRE IV. — Section particulière

Art. 17. Les opérations effectuées sur les fonds spéciaux figurant au tableau du titre IV joint à la présente loi sont évaluées à 18 932 100 000 francs pour les recettes et à 18 938 100 000 francs pour les dépenses.

TITEL IV. — Afzonderlijke sectie

Art. 17. De verrichtingen op de speciale fondsen die voorkomen in de tabel van titel IV gevoegd bij deze wet worden geraamd op 18 932 100 000 frank voor de ontvangsten en op 18 938 100 000 frank voor de uitgaven.

Art. 18. Le mode de disposition des avoirs mentionnés aux fonds inscrits au tableau du titre IV joint à la présente loi est indiqué en regard du numéro de l'article se rapportant à chacun d'eux.

Les fonds dont les dépenses sont soumises au visa préalable de la Cour des comptes sont désignés par l'indice A.

Les fonds et comptes sur lesquels il est disposé à l'intervention du ministre des Finances sont désignés par l'indice B.

Les fonds et comptes sur lesquels il est disposé directement par les comptables qui en ont opéré les recettes sont désignés par l'indice C.

Art. 18. De wijze van beschikking over het tegoed vermeld voor de fondsen ingeschreven in de tabel van titel IV gevoegd bij deze wet, wordt aangeduid naast het nummer van het artikel dat betrekking heeft op elk dezer.

De fondsen waarvan de uitgaven aan het voorafgaand visum van het Rekenhof worden voorgelegd, worden door het teken A aangeduid.

De fondsen en rekeningen waarop door tussenkomst van de minister van Financiën wordt beschikt, worden door het teken B aangeduid.

De fondsen en rekeningen waarop rechtstreeks wordt beschikt door de rekenplichtigen die de ontvangsten hebben gedaan, worden door het teken C aangeduid.

Art. 19. Le Trésor est autorisé à consentir des avances lorsque les comptes du fonds qui fait l'objet de l'article 63.01.A du tableau du titre IV se trouvera en position débitrice.

Art. 19. De Schatkist is gemachtigd voorschotten toe te kennen wanneer de rekeningen van het fonds dat het voorwerp uitmaakt van het artikel 63.01.A, van de tabel van titel IV, zich in debettoestand zal bevinden.

Art. 20. Le Trésor est autorisé à consentir des avances lorsque les opérations relatives au compte 80.09.00.B de la section « Opérations d'ordre de Trésorerie » — compte courant du Fonds des routes — créent une position débitrice de ce compte.

Art. 20. De Schatkist wordt ertoe gemachtigd voorschotten toe te kennen wanneer de verrichtingen in verband met de rekening 80.09.00.B van de sectie « Thesaurieverrichtingen voor orde » — rekening-courant van het Wegenfonds — een debettoestand van die rekening veroorzaken.

TITRE VII. — Organismes d'intérêt public de la catégorie A

Art. 21. Est approuvé le budget du « Fonds des Routes » pour l'année 1980 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 97 501 383 000 francs et pour les dépenses à 96 522 519 000 francs. Les recettes et les dépenses pour ordre sont évaluées à 25 000 000 de francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 21 662 000 000 de francs.

Il pourra être fait usage, dès le 1^{er} janvier 1981 des crédits d'engagement figurant aux articles 533.01, 533.03, 533.05 et 533.06 et des crédits de paiement repris aux articles 533.01, 533.03, 533.04, 533.05, 533.06, 535.02, 535.05, 536.01 et 536.02 accordés par la présente loi et dont il n'aurait pas été fait emploi au 31 décembre 1980.

TITEL VII. — Instellingen van openbaar nut van categorie A

Art. 21. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting voor het jaar 1980 van het « Wegenfonds ».

Deze begroting belooft 97 501 383 000 frank voor de ontvangsten en 96 522 519 000 frank voor de uitgaven. De ontvangsten en de uitgaven voor orde worden geschat op 25 000 000 frank.

Zij bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 21 662 000 000 frank.

Van 1 januari 1981 af zullen mogen aangewend worden de bij deze wet op de artikelen 533.01, 533.03, 533.05 en 533.06 verleende vastleggingskredieten en de op de artikelen 533.01, 533.03, 533.04, 533.05, 533.06, 535.02, 535.05, 536.01 en 536.02 verleende betalingskredieten waarvan op 31 december 1980 geen gebruik zou gemaakt zijn.

Art. 22. Le ministre des Travaux publics, en accord avec le ministre des Finances, est autorisé à accorder la garantie de l'Etat à concurrence d'un montant de 1 100 000 000 de francs, pour l'emprunt d'un même montant, à souscrire par la SA du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles, en vue du financement des travaux de modernisation du canal maritime de Bruxelles et des installations portuaires y afférentes.

L'Etat versera les dotations nécessaires à la société en vue d'assurer le service financier de l'emprunt.

Art. 22. De minister van Openbare Werken, in akkoord met de minister van Financiën, wordt gemachtigd de staatswaarborg ten belope van een bedrag van 1 100 000 000 frank te verlenen aan de lening van hetzelfde bedrag aan te gaan door de NV Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel, met het oog op de financiering van de moderniseringswerken van het zeekanaal van Brussel en van de erbij horende haveninrichtingen.

De Staat zal aan de maatschappij de nodige dotaties bezorgen om in de financiële dienst der leningen te voorzien.

Art. 23. L'Office de la Navigation et le « Dienst voor de Scheepvaart » sont respectivement autorisés à contracter, en dehors du marché public des capitaux, des emprunts à concurrence de 980 000 000 et 1 500 000 000 de francs en vue du financement des travaux de modernisation du canal Albert. Le ministre des Finances est autorisé à accorder la garantie de l'Etat à concurrence du montant précité. Les modalités et conditions de ces emprunts seront soumises à l'approbation préalable du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances. L'Etat versera les dotations nécessaires à ces organismes en vue d'assurer le service financier des emprunts.

Il pourra être fait usage, dès le 1^{er} janvier 1981, des crédits d'engagement et de paiement figurant à l'article 590.10 dont il n'aurait pas été fait emploi au 31 décembre 1980.

Art. 23. De « Office de la Navigation » en de Dienst voor de Scheepvaart worden ertoe gemachtigd respectievelijk, buiten de openbare kapitaalmarkt, leningen aan te gaan ten belope van 980 000 000 en 1 500 000 000 frank met het oog op de financiering van de moderniseringswerken aan het Albertkanaal. De minister van Financiën wordt ertoe gemachtigd de staatswaarborg te verlenen tot het voormelde bedrag. De modaliteiten en voorwaarden van deze leningen zullen vooraf ter goedkeuring aan de minister van Openbare Werken en aan de minister van Financiën worden voorgelegd. De Staat zal de nodige dotaties storten aan die instellingen om de financiële dienst van de leningen te kunnen verzekeren.

Vanaf 1 januari 1981 af, zullen mogen worden aangewend de op artikel 590.10 verleende vastleggings- en betalingskredieten waarvan op 31 december 1980 geen gebruik zou gemaakt zijn.

Art. 24. Est approuvé le budget de la Régie des Bâtiments pour l'année 1980, annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 11 614 492 000 francs et pour les dépenses à 11 614 492 000 francs.

Les recettes et les dépenses pour ordre sont évaluées à 1 275 296 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 8 950 228 000 francs.

Il pourra être fait usage, dès le 1^{er} janvier 1981, des crédits d'engagement figurant aux articles 550.01, 550.07 et des crédits de paiement repris aux articles 536.01, 550.01, 550.07, 590.04 et 590.14 accordés par la présente loi et dont il n'aurait pas été fait emploi au 31 décembre 1980.

Art. 24. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting voor het jaar 1980 van de Regie der Gebouwen.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 11 614 492 000 frank en voor de uitgaven 11 614 492 000 frank.

De ontvangsten en de uitgaven voor orde worden geraamd op 1 275 296 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 8 950 228 000 frank.

Vanaf 1 januari 1981 af, zullen mogen worden aangewend de bij deze wet op de artikelen 550.01, 550.07, verleende vastleggingskredieten en de op artikelen 536.01, 550.01, 550.07, 590.04 en 590.14 verleende betalingskredieten, waarvan op 31 december 1980 geen gebruik zou gemaakt zijn.

Art. 25. Le ministre des Travaux publics est autorisé à imputer à la charge de l'article 12.20.3, section 31, du titre I, dépenses courantes, du budget de l'année budgétaire 1980, des dépenses aux montants de 2 005 599 francs à titre de remboursement à la Régie des Bâtiments des engagements contractés par elle au cours des années 1971 à 1979 au profit du ministère des Travaux publics.

Art. 25. De minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd, ten laste van artikel 12.20.3, sectie 31, van titel I, lopende uitgaven, van de begroting voor het begrotingsjaar 1980, uitgaven aan te rekenen ten belope van 2 005 599 frank, als terugbetaling aan de Regie der Gebouwen van verbintenissen door haar in de jaren 1971 tot 1979 afgesloten ten gerieve van het ministerie van Openbare Werken.

Art. 26. § 1^{er}. La Régie des Bâtiments est autorisée à effectuer des dépenses, quelle qu'en soit la nature, nécessaires au fonctionnement des centres administratifs de l'Etat considérés comme entités, de même que celles afférentes aux palais de justice.

§ 2. La Régie des Bâtiments est autorisée à récupérer le montant de ces dépenses à la charge des services occupant les bâtiments dont question.

Art. 26. § 1. De Regie der Gebouwen is ertoe gemachtigd uitgaven, van welke aard ook, die noodzakelijk zijn voor de werking van de

rijksadministratieve centra, in hun geheel beschouwd, alsmede deze betrekking hebbende op de justiepaleizen te betalen.

§ 2. De Regie der Gebouwen is ertoe gemachtigd het bedrag van deze uitgaven te recupereren ten laste van de diensten gehuisvest in de betrokken gebouwen.

Art. 27. Par analogie à l'article 21 de la loi du 1^{er} avril 1971 portant création de la Régie des Bâtiments les moyens de l'Administration des bâtiments disponibles sur l'article 63.03.A du titre IV, section particulière, du budget du ministère des Travaux publics sont versés par l'Etat à la Régie sous forme de dotation.

Art. 27. Naar analogie van artikel 21 van de wet van 1 april 1971 houdende oprichting van de Regie der Gebouwen wordt het beschikbaar tegoed van het Bestuur der Gebouwen op artikel 63.03.A van titel IV, afzonderlijke sectie, van de begroting van het ministerie van Openbare Werken door de Staat aan de Regie gestort in de vorm van een dotatie.

Art. 28. La Régie des Bâtiments est autorisée à assurer la gérance du complexe dénommé « Centre Monnaie », sis boulevard Anspach, 53 à 1000 Bruxelles, et sur lequel l'Etat détient un titre de copropriété.

La Régie perçoit à cette fin préalablement au paiement des dépenses, des avances provisionnelles de la part des copropriétaires.

Art. 28. De Regie der Gebouwen wordt ertoe gemachtigd het beheer te voeren over het gebouwencomplex « Muntcentrum » genaamd, gelegen aan de Anspachlaan 53 te 1000 Brussel, waarvan het Rijk een bewijs van medeëigendom bezit.

Te dien einde int de Regie provisionele voorschotten van de mede-eigenaars vóór de betaling der uitgaven.

*Autres engagements
couverts par la loi budgétaire*

Art. 29. 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;

— 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 en 1980 sur un volume de prêts ne dépassant pas 425 000 000 de francs.

Tout engagement à prendre de ce chef est soumis au visa du contrôleur des engagements et à la Cour des comptes.

Avant le dix de chaque mois, le contrôleur des engagements transmet à la Cour des comptes, avec les documents justificatifs, un relevé 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.

Le relevé du mois de décembre constitue le relevé récapitulatif annuel. La Cour des comptes renvoie au ministère des Finances, dans les dix jours suivant leur réception, deux exemplaires arrêtés par elle, du relevé récapitulatif annuel.

*Andere verbintenissen
toegelaten door de begrotingswet*

Art. 29. De minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd namens de Staat de verbintenissen 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 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;

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

Die verbintenissen mogen in 1980 slaan op een leningentotaal van ten hoogste 425 000 000 frank.

Elke verbintenis, uit dien hoofde aan te gaan, wordt onderworpen aan het visum van de controleur der vastleggingen en aan het Rekenhof.

Vóór de tiende van iedere maand legt de controleur van de 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 gevisieerd werden, en anderdeels het bedrag aangeeft van de vastleggingen die gevisieerd werden sinds het begin van het jaar.

De lijst van de maand december maakt de jaarlijkse verzamelstaat uit. Binnen de tien dagen na ontvangst van de jaarlijkse verzamelstaat, zendt het Rekenhof twee door het hof afgesloten exemplaren naar het ministerie van Financiën terug.

Art. 30. Le ministre des Travaux publics peut autoriser les organismes autonomes indiqués ci-après à souscrire des engagements dont l'Etat assume la charge jusqu'au montant indiqué en regard de chaque organisme :

- Intercommunale pour l'autoroute E3 : 1 150 000 000 de francs;
- Intercommunale pour l'autoroute E5 : 2 445 000 000 de francs;
- Intercommunale pour l'autoroute E39 : 1 075 000 000 de francs;
- Intercommunale pour les autoroutes E9-E40 : 3 615 000 000 de francs;
- Intercommunale pour les autoroutes de la périphérie de Bruxelles : 1 100 000 000 de francs;
- Intercommunale pour les autoroutes de la pré périphérie de Charleroi : 1 500 000 000 de francs;
- Intercommunale pour les autoroutes de la Flandre occidentale : 1 275 000 000 de francs;
- Office de la Navigation : 980 000 000 de francs;
- « Dienst voor de Scheepvaart » : 1 500 000 000 de francs;
- SA du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles : 1 100 000 000 de francs.

Art. 30. De minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd de hieronder vermelde autonome instellingen toe te laten verbintenissen te onderschrijven, waarvan de Staat de last op zich neemt, tot het naast elke instelling aangegeven bedrag :

- Intercommunale vereniging voor de autoweg E3 : 1 150 000 000 frank;
- Intercommunale vereniging voor de autoweg E5 : 2 445 000 000 frank;
- Intercommunale vereniging voor de autoweg E39 : 1 075 000 000 frank;
- Intercommunale vereniging voor de autowegen E9-E40 : 3 615 000 000 frank;
- Intercommunale vereniging voor de autowegen van de ring van Brussel : 1 100 000 000 frank;
- Intercommunale vereniging voor de autowegen van de ring van Charleroi : 1 500 000 000 frank;
- Intercommunale vereniging voor de autowegen in West-Vlaanderen : 1 275 000 000 frank;
- « Office de la Navigation » : 980 000 000 frank;
- Dienst voor de Scheepvaart : 1 500 000 000 frank;
- NV Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel : 1 100 000 000 frank.

A cet article, MM. Lutgen et Conrotte présentent l'amendement que voici :

A cet article, après les mots « Intercommunale pour les autoroutes E9-E40 », remplacer le montant de 3 615 000 000 de francs par le montant de 4 585 000 000 de francs.

In dit artikel na de woorden « Intercommunale vereniging voor de autowegen E9-E40 » het bedrag van 3 615 000 000 frank te vervangen door 4 585 000 000 frank.

Cet amendement est-il appuyé? (*Plus de deux membres se lèvent.*)

L'amendement étant régulièrement appuyé, il fera partie de la discussion.

Je présume que MM. Lutgen et Conrotte se réfèrent à la justification de leur amendement.

Plus personne ne demandant la parole, la discussion des articles est close.

Daar niemand meer het woord vraagt, is de behandeling van de artikelen gesloten.

Il sera procédé, en assemblée, au vote sur les amendements, sur les articles et sur l'ensemble du projet de loi.

Wij stemmen in plenaire vergadering over de amendementen, over de artikelen en over het ontwerp van wet in zijn geheel.

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

Discussion des articles

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

Beraadslaging over de artikelen

M. le Président. — Nous passons à l'examen des articles du projet de loi ajustant le budget du ministère des Travaux publics de 1979.

Wij gaan over tot het onderzoek van de artikelen van het ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor 1979.

— Les articles du tableau sont successivement soumis à l'examen de la section. (Voir document n° 5-XVI-1 de la Chambre des représentants, session 1979-1980, et document n° 6-XVI-1 du Sénat, session 1979-1980.)

De artikelen van de tabel worden achtereenvolgens behandeld door de afdeling. (Zie stuk nr. 5-XVI-1 van de Kamer van volksvertegenwoordigers, zitting 1979-1980, en stuk nr. 6-XVI-1 van de Senaat, zitting 1979-1980.)

M. le Président. — Les articles du projet de loi sont ainsi rédigés :

I. Ajustements de crédits

Article 1^{er}. Les crédits prévus au titre I — dépenses courantes, et au titre II — dépenses de capital, du budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1979 sont ajustés suivant les données détaillées du tableau annexé à la présente loi et à concurrence de (en millions de francs) :

		Crédits dissociés		
		Crédits non dissociés	Crédits d'engagement	Crédits d'ordonnement
TITRE I				
<i>Dépenses courantes</i>				
Crédits supplémentaires de l'année courante	691,9	—	—	40,0
Réductions	138,7	—	—	30,0
Crédits supplémentaires pour années antérieures	98,4	—	—	—
TITRE II				
<i>Dépenses de capital</i>				
Crédits supplémentaires de l'année courante	120,5	—	—	400,0
Réductions	2 252,0	—	—	400,0
Crédits supplémentaires pour années antérieures	2,4	—	—	—

I. Kredietaanpassingen

Artikel 1. De kredieten, ingeschreven onder titel I — lopende uitgaven, en onder de titel II — kapitaaluitgaven, van de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1979, worden

aangepast volgens de omstandige vermeldingen in de bij deze wet gevoegde tabel en ten belope van (in miljoenen franken) :

		Gesplitste kredieten		
		Niet-gesplitste kredieten	Vast-leggings-kredieten	Ordonnancings-kredieten
TITEL I				
<i>Lopende uitgaven</i>				
Bijkredieten voor het lopende jaar	691,9	—	—	40,0
Verminderings	138,7	—	—	30,0
Bijkredieten voor vroegere jaren	98,4	—	—	—
TITEL II				
<i>Kapitaaluitgaven</i>				
Bijkredieten voor het lopende jaar	120,5	—	—	400,0
Verminderings	2 252,0	—	—	400,0
Bijkredieten voor vroegere jaren	2,4	—	—	—

II. Dispositions diverses

Art. 2. Les créances de MM. Van Dievoet Léon, Van den Borre Frans et Michiels Eduardus, aux montants respectifs de 122 111 francs, 38 681 francs et 147 681 francs, relatives aux années budgétaires 1966 à 1974, article 11.04 de la section 31, titre I, sont relevées de la prescription quinquennale prévue à l'article 1, a, de la loi du 6 février 1970.

II. Diverse bepalingen

Art. 2. De schuldvorderingen van de heren Van Dievoet Léon, Van den Borre Frans en Michiels Eduardus, respectievelijk ten bedrage van 122 111 frank, 38 681 frank en 147 681 frank, betreffende de begrotingsjaren 1966 tot 1974, artikel 11.04, sectie 31, titel I, worden onthouden van de vijfjarige verjaring voorzien in artikel 1, a, van de wet van 6 februari 1970.

Art. 2bis. Le ministre des Travaux publics est dispensé de récupérer à charge de M. Desmedt, Edouard, gardien, les traitements liquidés indûment à son profit depuis le 1^{er} juillet 1978 jusqu'au 31 août 1979, suite à sa mise en disponibilité pour cause de maladie.

Art. 2bis. De minister van Openbare Werken wordt ontslagen van de terugvordering ten laste van de heer Desmedt, Edouard, wachter, van de hem van 1 juli 1978 tot 31 augustus 1979 ten onrechte uitbetaalde wedden ingevolge zijn indisponibiliteitsstelling wegens ziekte.

Art. 3. Le ministre des Travaux publics est autorisé à engager et ordonnancer, à charge de l'article 12.02, section 31, titre I, du budget des Travaux publics, les dépenses découlant de la consommation d'eau, d'électricité et de chauffage du domaine d'Argenteuil.

Art. 3. De minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd, ten laste van artikel 12.02, sectie 31, titel I, van de begroting van Openbare Werken, de uitgaven vast te leggen en te ordonnanceren die voortvloeien uit het water- en elektriciteitsverbruik en de verwarming van het domein van Argenteuil.

Art. 4. Par dérogation aux dispositions de l'article 18, § 2, de la loi du 28 juin 1963, modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, les crédits non dissociés, année courante et années antérieures, inscrits sous l'article 01.02 de la section 31, titre I, de la loi du 12 mai 1976 contenant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1976 et de la loi du 11 mai 1978 ajustant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1977, crédits reportés des années antérieures en vertu en dernier lieu de l'article 5 de la loi du 24 juillet 1979 ajustant le budget du ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1978, ainsi que les crédits inscrits au même article en vertu de la présente loi, peuvent être reportés à l'année suivante dans les mêmes conditions que les crédits dissociés.

Art. 4. Bij afwijking van de beschikkingen van artikel 18, § 2, van de wet van 28 juni 1963 tot wijziging en aanvulling van de wetten op de rijkscomptabiliteit mogen de niet-gesplitste kredieten, lopend jaar en vorige jaren, ingeschreven onder het artikel 01.02 van de sectie 31.

titel I, van de wet van 12 mei 1976 houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1976 en van de wet van 11 mei 1978 houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1977, kredieten overgedragen van de vorige jaren op grond van, in laatste instantie, het artikel 5 van de wet van 24 juli 1979 houdende aanpassing van de begroting van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1978, evenals de kredieten op hetzelfde artikel ingeschreven bij deze wet naar het volgende jaar worden overgedragen in dezelfde voorwaarden als de gesplitste kredieten.

Art. 5. Le ministre des Travaux publics est autorisé à allouer une allocation à Mme Breugelmans-Smets Rita et M. Henrard Robert, fonctionnaires, qui sont, par suite de circonstances particulières et exceptionnelles, amenés à effectuer, en sus de leurs activités normales de service et en raison de leur qualification spécifique, certaines prestations en faveur du Fonds des routes.

L'allocation dont il s'agit sera supportée par l'organisme précité.

Art. 5. De minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd een toelage toe te kennen aan Mevr. Breugelmans-Smets Rita en de heer Henrard Robert, ambtenaren, die tengevolge van bijzondere en uitzonderlijke omstandigheden genoopt zijn, naast hun gewone ambtsbezigheden en wegens hun specifieke capaciteiten, bepaalde diensten te verrichten ten gunste van het Wegenfonds.

De toelage waarvan sprake zal door voornoemde instelling gedragen worden.

Art. 6. Les crédits ouverts par la présente loi seront couverts par les ressources générales du Trésor.

Art. 6. De bij deze wet toegestane kredieten zullen door de algemene middelen der Schatkist gedekt worden.

Art. 7. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 7. Deze wet treedt in werking de dag van haar bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Personne ne demandant la parole, la discussion des articles est close.

Daar niemand het woord vraagt is de behandeling van de artikelen gesloten.

Il sera procédé, en assemblée, au vote sur les articles et au vote sur l'ensemble du projet de loi.

Wij stemmen in plenaire vergadering over de artikelen en over het ontwerp van wet in zijn geheel.

Le Sénat se réunira, en assemblée, mercredi le 4 juin 1980 à 10 heures et à 14 heures.

De Senaat komt bijeen, in plenaire vergadering, woensdag 4 juni 1980 te 10 uur en te 14 uur.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(La séance est levée à 19 h 15 m.)

(De vergadering wordt gesloten te 19 u. 15 m.)

1678