

SEANCE DU MERCREDI 20 MAI 1981
VERGADERING VAN WOENSDAG 20 MEI 1981ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERING

SOMMAIRE :

CONGES :

Page 1450.

MESSAGES :

Chambre des représentants, p. 1450.

COMMUNICATIONS :

Page 1450.

Dépenses en marge du budget.
Parlement européen.

PROJET DE LOI (Discussion) :

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

Interpellation jointe de M. Dalem au ministre des Travaux publics et des Réformes institutionnelles sur « la faillite de la société TRT ».

Discussion générale (suite). — *Orateurs*: MM. Lagneau, Egelmeers, Pouillet, Claeys, Belot, Nutkewitz, de Wasseige, Van Ooteghem, J. Gillet, De Bondt, De Seranno, rapporteur, Adriaensens, p. 1451. — MM. Bataille, Windels, Donnay, Vannieuwenhuyze, Neuray, De Rouck, Mmes De Loore-Raeymaekers, Bernaerts-Viroux, MM. Humblet, Dalem (*interpellation*), M. Chabert, ministre des Travaux publics et des Réformes institutionnelles, M. Hanin, p. 1470.

INTERPELLATION (Discussion) :

Interpellation de M. Lagasse au Premier ministre sur « les promesses non tenues en matière de réformes institutionnelles ».

Orateurs: M. Lagasse, M. Eyskens, Premier ministre, p. 1465.

PROJET DE LOI (Dépôt) :

Page 1484.

Le gouvernement. — Projet de loi contenant le budget de la Région bruxelloise de l'année budgétaire 1981.

Ann. parl. Sénat — Session ordinaire 1980-1981
Parlem. Hand. Senaat — Gewone zitting 1980-1981

INHOUDSOPGAVE :

VERLOF :

Bladzijde 1450.

BOODSCHAPPEN :

Kamer van volksvertegenwoordigers, blz. 1450.

MEDEDELINGEN :

Bladzijde 1450.

Uitgaven buiten de begroting.
Europees Parlement.

ONTWERP VAN WET (Bespreking) :

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

Toegevoegde interpellatie van de heer Dalem tot de minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen over « het faillissement van de vennootschap TRT ».

Algemene bespreking (voortzetting). — *Sprekers*: de heren Lagneau, Egelmeers, Pouillet, Claeys, Belot, Nutkewitz, de Wasseige, Van Ooteghem, J. Gillet, De Bondt, De Seranno, rapporteur, Adriaensens, blz. 1451. — De heren Bataille, Windels, Donnay, Vannieuwenhuyze, Neuray, De Rouck, mevrouwen De Loore-Raeymaekers, Bernaerts-Viroux, de heren Humblet, Dalem (*interpellatie*), de heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen, de heer Hanin, blz. 1470.

INTERPELLATIE (Bespreking) :

Interpellatie van de heer Lagasse tot de Eerste minister over « de niet-gehouden beloften inzake institutionele hervormingen ».

Sprekers: de heer Lagasse, de heer Eyskens, Eerste minister, blz. 1465.

ONTWERP VAN WET (Indiening) :

Bladzijde 1484.

De regering. — Ontwerp van wet houdende de begroting van het Brusselse Gewest voor het begrotingsjaar 1981.

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

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

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

La séance est ouverte à 14 h 10 m.
De vergadering wordt geopend te 14 u. 10 m.

CONGES — VERLOF

MM. Akkermans, en raison de devoirs administratifs; Croux et Demuyter, en mission à l'étranger, demandent un congé.

Vragen verlof: de heren Akkermans, wegens ambtsplichten; Croux en Demuyter, met opdracht in het buitenland.

— Ces congés sont accordés.

Dit verlof wordt toegestaan.

MM. Payfa, Lahaye, Meunier et Maes, en raison d'obligations professionnelles; Hubin, Deleecq, Kuylén et Hostekint, pour raison de santé; Lavens, en mission à l'étranger; Gerits, Hoyaux, Van Elsen et Lutgen, en raison d'autres devoirs, demandent d'excuser leur absence à la présente séance.

Afwezig met bericht van verhindering: de heren Payfa, Lahaye, Meunier en Maes, wegens beroepsplichten; Hubin, Deleecq, Kuylén en Hostekint, wegens gezondheidsrekenen; Lavens, met opdracht in het buitenland; Gerits, Hoyaux, Van Elsen en Lutgen, wegens andere plichten.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving.

MESSAGES — BOODSCHAPPEN

M. le Président. — Par messages du 14 mai 1981, la Chambre des représentants transmet au Sénat, tels qu'ils ont été adoptés en sa séance de ce jour, les projets de loi:

1° Ajustant le budget des Affaires régionales bruxelloises de l'année budgétaire 1980;

Bij boodschappen van 14 mei 1981, zendt de Kamer van volksvertegenwoordigers aan de Senaat, zoals zij ter vergadering van die dag werden aangenomen, de ontwerpen van wet:

1° Houdende aanpassing van de begroting van de Brusselse Gewestelijke Aangelegenheden voor het begrotingsjaar 1980;

2° Ajustant le budget de la Dette publique de l'année budgétaire 1980;

2° Houdende aanpassing van de Rijksschuldbegroting voor het begrotingsjaar 1980;

— Inscrits à l'ordre du jour.

Op de agenda geplaatst.

3° Modifiant la loi du 15 février 1961 portant création d'un Fonds d'Investissement agricole.

3° Tot wijziging van de wet van 15 februari 1961 houdende oprichting van een Landbouwinvesteringsfonds.

— Renvoi à la commission de l'Economie.

Verwezen naar de commissie voor de Economie.

Par messages du même jour, la Chambre fait également connaître qu'elle a adopté, tels qu'ils lui ont été transmis par le Sénat, les projets de loi:

1° Contenant le budget des Pensions de l'année budgétaire 1981;

Bij boodschappen van dezelfde dag deelt de Kamer tevens mede dat zij heeft aangenomen, zoals zij haar door de Senaat werden overgezonden, de ontwerpen van wet:

1° Houdende de begroting van Pensioenen voor het begrotingsjaar 1981;

2° Ajustant le budget des Pensions de l'année budgétaire 1980;

2° Houdende aanpassing van de begroting van Pensioenen voor het begrotingsjaar 1980;

3° Concernant l'exemption d'impôt pour un *montant* spécial à émettre en Belgique.

3° Betreffende de belastingvrijstelling voor een bijzondere lening uit te geven in België.

— Pris pour notification.

Voor kennisgeving aangenomen.

COMMUNICATIONS — MEDEDELINGEN

Dépenses en marge du budget — Uitgaven buiten de begroting

M. le Président. — En application de l'article 24, alinéa 2, de la loi du 28 juin 1963 modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, le Premier ministre transmet au Sénat, par dépêche du 18 mai 1981, des exemplaires de la délibération (n° 2775), prise par le Conseil des ministres et relative à des dépenses faites en marge du budget.

In uitvoering van artikel 24, tweede lid, van de wet van 28 juni 1963 tot wijziging en aanvulling van de wetten op de rijkscomptabiliteit, zendt de Eerste minister, bij dienstbrief van 18 mei 1981, aan de Senaat exemplaren over van de beraadslaging (nr. 2775), door de Ministerraad getroffen betreffende uitgaven gedaan buiten de begroting.

— Renvoi à la commission des Finances.

Verwezen naar de commissie voor de Financien.

M. le Président. — Il est donné acte de cette communication au Premier ministre.

Van deze mededeling wordt aan de Eerste minister akte gegeven.

Parlement européen — Europees Parlement

M. le Président. — Par lettre des 15 et 18 mai 1981, le président du Parlement européen transmet au Sénat:

1. Une résolution sur la construction d'un tunnel sous la Manche;

Bij brieven van 15 en 18 mei 1981 zendt de voorzitter van het Europees Parlement aan de Senaat:

1. Een resolutie over de bouw van een tunnel onder het Kanaal;

— Renvoi à la commission des Relations extérieures et de la Défense et, pour information, à la commission de l'Infrastructure.

Verwezen naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen en de Defensie en, ter kennisgeving, naar de commissie voor de Infrastructuur.

2. Une résolution sur la politique de restructuration de la sidérurgie;

2. Een resolutie over het herstructureringsbeleid in de staalindustrie;

— Renvoi à la commission des Relations extérieures et de la Défense et, pour information, à la commission de l'Economie.

Verwezen naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen en de Defensie en, ter kennisgeving, naar de commissie voor de Economische Aangelegenheden.

3. Une résolution sur le mémorandum de la Commission sur le rôle de la Communauté dans le développement des infrastructures de transport;

3. Een resolutie over het memorandum van de Commissie inzake de rol van de Gemeenschap bij de ontwikkeling van de vervoerinfrastructuur;

— Renvoi à la commission des Relations extérieures et de la Défense et, pour information, à la commission de l'Infrastructure.

Verwezen naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen en de Defensie en, ter kennisgeving, naar de commissie voor de Infrastructuur.

4. Une résolution sur le Neuvième Rapport de la Commission des Communautés européennes sur la politique de concurrence.

4. Een resolutie over het Negende Verslag van de Commissie van de Europese Gemeenschappen over het mededingingsbeleid.

— Renvoi à la commission des Relations extérieures et de la Défense et, pour information, à la commission de l'Economie.

Verwezen naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen en de Defensie en, ter kennisgeving, naar de commissie voor de Economische Aangelegenheden.

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1981

Reprise de la discussion générale

INTERPELLATION JOINTE DE M. DALEM AU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES RÉFORMES INSTITUTIONNELLES SUR « LA FAILLITE DE LA SOCIÉTÉ TRT »

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1981

Hervatting van de algemene beraadslaging

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DALEM TOT DE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN EN INSTITUTIONELE HERVORMINGEN OVER « HET FAILLISSEMENT VAN DE VENNOOTSCHAP TRT »

M. le Président. — Nous reprenons la discussion du projet de loi contenant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1981, à laquelle a été jointe l'interpellation de M. Dalem.

Wij hervatten de behandeling van het ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1981 waaraan de interpellatie is toegevoegd van de heer Dalem.

La parole est à M. Lagneau.

M. Lagneau. — Monsieur le Président, mesdames, messieurs, l'exposé que vous avez fait, monsieur le ministre, à la commission des Infrastructures visait à expliquer et à justifier vos choix budgétaires.

La crise vous contraint, avez-vous dit, à faire plus avec des moyens qui seront inexorablement réduits et vous avez reconnu toute l'importance du secteur de la construction pour l'économie. Vous avez fait remarquer qu'en matière de travaux publics, la situation était un peu plus favorable que pour les travaux privés. Votre affirmation était basée sur la durée d'activité prévue à ce moment pour les travaux publics adjugés. Elle s'établissait à plus de onze mois au troisième trimestre 1980 contre environ neuf mois en 1977. Cette situation s'est-elle maintenue et actuellement la durée d'activité acquise en matière de travaux publics reste-t-elle de onze à douze mois? La récente faillite d'une firme importante en ce domaine fait craindre que les choses soient devenues plus difficiles.

Vous avez l'intention, monsieur le ministre, d'engager la construction de bâtiments modestes pour abriter divers services de votre département. Plusieurs raisons sont à la base de ce choix et, en particulier, les conséquences très favorables sur l'emploi de ce type d'investissement et la nécessité d'utiliser des bâtiments plus économes en énergie que dans le passé; de telles constructions assurent aussi une meilleure sécurité et accessibilité.

En outre, ces objectifs vont obliger à mettre en œuvre de nouvelles techniques de construction. Les innovations technologiques nécessaires à cette politique, après avoir été expérimentées en Belgique, offriront des possibilités d'exportation nouvelles à nos industriels.

J'aimerais savoir, monsieur le ministre, si actuellement des éléments concrets permettent de croire que nos entreprises vont pouvoir répondre rapidement aux exigences techniques de votre politique en ce domaine. Plus du tiers de l'exercice budgétaire est écoulé et dès lors ma question n'est sûrement pas prématurée.

Vous avez également dit en commission que vous vouliez obtenir un rendement direct plus élevé des investissements effectués par votre département, en particulier en évitant les surcapacités et c'est, bien entendu, un objectif à poursuivre. Il n'est pas le seul.

Pour ma part, j'ai été frappé à de nombreuses reprises par la dispersion qui se manifeste à l'occasion des travaux routiers. De petits tronçons discontinus sont construits ou améliorés et on ne peut en tirer profit que lorsque toute la route est créée ou entièrement reconstruite. Il doit tout de même être possible de construire ou de rénover des tronçons suffisamment importants pour permettre leur utilisation immédiate, ce qui donnerait à l'investissement effectué un rendement immédiat.

C'est également par souci de rentabilité que vous avez fait étudier, dans une approche coût-bénéfice, les programmes routiers et les programmes de voies navigables pour les années à venir. Le rapport final de ces études devrait être prêt pour le mois de septembre prochain. A une époque où les prévisions politiques sont devenues très incertaines — c'est un euphémisme —, puis-je vous demander, monsieur le ministre, si vous maintenez cette date?

M. Chabert, ministre des Travaux publics et des Réformes institutionnelles. — Il y a douze ans que je fais de la politique, et je puis vous dire que les automnes ont toujours été chauds.

M. Lagneau. — Mais il y en a de plus chauds les uns que les autres.

M. Chabert, ministre des Travaux publics et des Réformes institutionnelles. — C'est vrai! (*Sourires.*)

M. Lagneau. — Vous considérez la sécurité routière comme un de vos soucis prioritaires. Au début de cette année, de nouvelles dispositions relatives à la circulation ont été mises en œuvre. En particulier, le franchissement d'une ligne blanche continue est désormais interdit en toutes circonstances. Pour que cette mesure soit d'une application raisonnable et efficace, il était nécessaire que ce type de marquage au sol soit parfois modifié. Ce fut le cas en de nombreux endroits; par contre, un certain nombre de situations créées par la nouvelle interdiction ne sont ni plus sûres ni plus logiques que ce qui existait auparavant, tout en entraînant de sérieux inconvénients pour les automobilistes. Je souhaite donc, monsieur le ministre, que des dispositions soient prises pour corriger les situations anormales qui subsistent en divers endroits.

J'aimerais aborder maintenant un point de votre politique en matière de voies navigables.

Depuis de très nombreuses années, on réclame en Wallonie, et tout particulièrement en Hainaut, la construction vers l'ouest et vers l'est du canal à 1 350 tonnes de Nimy à Péronnes. Vers l'ouest, une première étape sera franchie cette année par la jonction de ce canal avec celui de Valenciennes à Dunkerque. Toutefois vers l'est, la fin de la modernisation du canal du Centre ne peut être escomptée avant 1987. Voilà en tout cas ce qui a été dit en commission. C'est, bien entendu, un délai trop long et vous avez dit, fort justement, que la modernisation d'un cours d'eau ne peut donner son plein rendement que lorsqu'elle a été réalisée sur toute la longueur de celui-ci. Je plaide donc avec votre argument pour une accélération de la modernisation du canal du Centre.

Lors d'une récente réunion qui a eu lieu à Mons, vous avez fait le point en ce qui concerne les divers projets de votre département pour la province de Hainaut.

J'ai retenu de ces discussions que vous êtes décidé à terminer la partie ouest du ring de Mons avant d'engager d'autres travaux pour la partie est. Cette conception des choses est logique et je souhaite

que les travaux soient accélérés au maximum, car la nécessité de cette liaison est solidement établie.

La route Charleroi-Maubeuge par Erquennes ne sera pas disponible avant plusieurs années et je le regrette fort car, ici également, il s'agit d'une liaison indispensable, et le trafic routier de marchandises qui va de Charleroi vers Erquennes et Maubeuge est considérable. La nouvelle route en territoire français est construite, sauf quelques centaines de mètres nécessaires pour faire la liaison avec le territoire belge. Il serait souhaitable que vous obteniez des autorités françaises que cet hiatus soit comblé, ce qui permettrait aux utilisateurs de la route Mons-Beaumont de rejoindre Maubeuge par la nouvelle voie. Mais je doute fort qu'il soit facile d'obtenir des autorités françaises le tronçon complémentaire souhaité car, à défaut de la liaison complète vers Binche et Charleroi, l'accès à la route Mons-Beaumont que je viens d'évoquer est beaucoup moins intéressant pour nos amis français que pour nous.

Je rappelle également à votre meilleure attention la route Pecq-Armentières pour laquelle le tracé dans la province de Hainaut est fixé.

L'exécutif flamand doit encore se prononcer sur le tracé en Flandre occidentale et je comprends qu'il accorde toute son attention à faire un bon choix. Toutefois, vous n'avez évoqué aucune date pour la mise en œuvre de cette route, et je le regrette.

Compte tenu de ce qui a déjà été dit de divers côtés au sujet de cette route qui sera utilisée par des Wallons et par des Flamands, et par d'autres encore, je comprendrais mal qu'on en retarde indûment la construction. Les attermoissements et même l'opposition de certains à la construction de cette route témoignent d'une hostilité fort regrettable à l'égard de la région wallonne. Elle n'est pas de mise et si les Wallons adoptaient une attitude comparable, ils rechigneraient, par exemple, à l'utilisation par les Flamands des voies de communications qui partent de Flandre et traversent la Wallonie pour gagner d'autres pays.

Fédéraliste, j'ai toujours cru qu'il était conforme à l'efficacité et à la dignité de chacun, communauté ou région, de prendre les décisions qui le concernent en premier lieu. Mais ce droit de décider chez soi exige que l'on sache regarder et respecter les intérêts du voisin et que l'on évite des décisions irraisonnées, inspirées par l'hostilité à l'égard de l'autre. Ceci serait une conception médiocre du fédéralisme et de la régionalisation.

Je voudrais terminer mon intervention par une remarque sur les travaux en cours au port de Zeebrugge. Je ne discuterai pas du bien-fondé de ce projet, plusieurs collègues en parleront encore aujourd'hui, et seule l'évolution des estimations financières retiendra mon attention.

Depuis le premier programme d'extension du port en 1969, le montant des dépenses à engager est passé de 3 milliards 130 millions à 70 milliards aujourd'hui. Ceci pour les seuls travaux portuaires, et donc non comprises les installations non spécialisées comme celles requises par Distrigaz. On évoque aussi dans les milieux compétents et spécialisés des travaux de base pour un montant de plus de cent milliards, ce qui nous mène bien au-delà des 70 milliards, estimation actuelle de votre département. Il est vrai qu'il y a l'inflation et qu'on a dû faire face à Zeebrugge à des imprévus et à d'autres choses encore. Mais ce qui m'inquiète le plus, c'est le manque de sérieux et de fiabilité des estimations qui sont à la base de cette entreprise.

Comment l'Etat pourrait-il assurer la maîtrise des finances publiques s'il n'est même pas à même de juger correctement du coût des grands travaux?

Je souhaite savoir, monsieur le ministre, si la totalité des dépenses nécessitées par la création de l'infrastructure post-portuaire sera prise en charge par l'article 73.08 de votre budget ou si d'autres moyens seront mis en œuvre. *(Applaudissements sur les bancs libéraux.)*

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

De heer Egemeers. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, de bespreking van uw begroting 1981 geeft mij de gelegenheid enkele aspecten van uw beleid te benaderen.

Allereerst zijn er de overheidsinvesteringen in de planperiode 1981-1985. Deze begroting is de eerste in die periode. Op 17 november 1980 heeft de Gerv een aanbeveling ter zake geformuleerd. Het uitgangspunt was de beslissing van de regering van dato 9 augustus 1980 waarin onder meer werd gesteld: «De contracten en werken in de havensector mogen de realisaties inzake wegen, autowegen en binnenlandse waterwegen niet in het gedrang brengen. Het evenwicht voorzien in het Pip 1976-1980 zal worden behouden.»

Het was duidelijk dat het aandeel van Vlaanderen in de kredieten voor Openbare Werken ten opzichte van het ontwerp-plan 1976-

1980 werd verminderd, terwijl de kredieten voor Wallonië en voor Brussel werden verhoogd. Dat heeft de Gerv dan aangezet, en met redenen, om in de aanbeveling uitdrukkelijke voorwaarden te stellen ten overstaan van de planperiode 1981-1985. Samengevat komen die neer op: meer stricte toepassing van het plan op de overheidsinvesteringen; investeringen in de havensector mogen niet medebepalend zijn voor de investeringsmogelijkheden van Vlaanderen in andere sectoren binnen Openbare Werken (waterwegen, autowegen en waterbeheersing); de begrotingstoewijzing van de projecten moet binnen de nationale opties blijven, met eventuele prioriteiten volgens verantwoordelijke analyses.

Uit de voorstelling van uw begrotingsgegevens en ook rekening houdend met de opgelegde besparingen, is het nog niet mogelijk hier de bevestiging te krijgen dat in uw beleid wordt rekening gehouden met de aanbeveling van de Gerv.

Wat ik wel heb vastgesteld in de lopende uitgaven, is dat voor de wegensector en de bescherming tegen overstroming, de kredieten lager liggen in 1981 ten opzichte van 1980 en respectievelijk bedragen 24,810 miljard in 1981 tegenover 25,779 miljard in 1980; 800 miljoen in 1981 tegenover 2,114 miljard in 1980.

Voor de havens echter, is er een verhoging van 14,103 miljard, in 1981 tegenover 12,161 miljard in 1980.

Het ware zeer belangrijk, mijnheer de minister, hierover een duidelijk antwoord te krijgen ten opzichte van de aanbeveling Gerv.

Verder is er het tewerkstellingsbeleid via de kredieten van Openbare Werken.

In uw uiteenzetting voor de Senaatscommissie, heb ik gelezen dat u aandacht hebt voor de crisis in de bouwsector, met andere woorden, projecten (eventueel kleinschalig) in verhouding tot de tewerkstelling-creërende uitvoering.

In uw woorden ligt ontegensprekelijk een begrip voor de realiteit, maar in de voorstelling van de cijfers en programma's vind ik niet de weergave ervan. Het zou duidelijk zijn geweest, indien bijvoorbeeld in 1981 de operationele fase van de werken aan de stormstuw te Antwerpen had kunnen beginnen, waarvan geweten is dat het project de tewerkstelling bevordert, indien ik mag verwijzen naar hetzelfde project op de Theems-Londen, waar 900 man in de 3 shiften over vijf dagen bij betrokken zijn. Met de stormstuw zou u trouwens een dubbelslag geslagen hebben.

De heer Waltniel. — Zal die er ooit komen?

De heer Egemeers. — Hier ook zou het ons aangenaam zijn te vernemen hoe uw beleid ter zake is gericht.

In alle geval lijken de amendementen van collega Hanin op het eerste gezicht zeer sympathiek. Ik kijk met belangstelling uit naar uw antwoord, mijnheer de minister.

Wat de waterbeheersing betreft, zijn er allereerst de dijken.

Uw voorganger heeft de versterking van de dijken krachtig aangepakt en met succes. Ik hoop dat u op die weg zult doorgaan. Nogtans rijzen hier vragen, vooral wanneer ik vaststel dat de kredieten voor dijkversterkingen zijn teruggebracht van 2.114 miljoen frank naar 800 miljoen frank. Mag ik veronderstellen dat met dit krediet de laatste dijk van de Zeescheldezone is versterkt? Ik denk van niet. Een voorbeeld zal volstaan, namelijk de Rupeldijk (rechteroever) waarvan de werken in 1979-1980 op grote schaal werden aangepakt. Enkele knelpunten bleven te dichten wegens technische moeilijkheden. In hoeverre zijn er nog technische moeilijkheden, met andere woorden, nog niet gedichte gaten in de dijk? Indien hier geen komaf mee wordt gemaakt, dan zou al het werk dat gedaan is rond de knelpunten bij een zware stormtij nutteloos zijn met al de gevolgen voor de bevolking die in die zone woont!

Is in het ingeschreven krediet van 800 miljoen frank ook nog een bedrag begrepen voor die «technische knelpunten» in de Rupeldijk? Zo ja, wanneer zal met de werken worden gestart?

Steeds in verband met de dijkversterking, wens ik u enkele zeer duidelijke vragen te stellen.

Waar gaan de kredieten naar toe die u, om op het peil van 1980 te blijven, zou ingeschreven hebben om de dijken te versterken? Het betreft hier het verschil tussen de twee geciteerde kredieten.

Er is steeds vooropgesteld dat het Sigmaplan zou worden verwezenlijkt op tien jaar. Onvermijdelijk zal door de ontoereikende kredieten voor 1980 en 1981 een aanzienlijke vertraging op het oorspronkelijk schema optreden. Daarom is mijn vraag, mijnheer de minister, of u het Sigmaplan nog verder wil uitvoeren.

Welke politiek wil u op het gebied van het dijkbeleid voeren?

Waarom slechts 800 miljoen in 1981? Het is jammer vast te stellen dat het Sigmaplan, dat in wezen een tienjarenplan is dat in 1977 van

start ging, en dat voor een groot deel van de Vlaamse bevolking na jaren van regelmatige overstromingen eindelijk de veiligheid moest geven waarop ze recht heeft, na amper vier jaar, en vooral in 1980 en 1981 al achterop is geraakt.

Ik zou even de vier hoofdpunten van dit Sigmaplan, dat door de Ministerraad werd goedgekeurd, willen doorlichten.

Ten eerste, de dijkwerken. Door de inspanning van de voorbije jaren worden nu veel werken uitgevoerd. De geringe kredieten laten echter reeds voorzien dat in de komende jaren alles zal stil vallen.

Ten tweede waren er de overstromingsgebieden. Tot op heden zijn slechts enkele, kleinere gebieden, met slechts zeer plaatselijke invloed, in uitvoering. Wat is de minister echter van plan met de andere gebieden? Komen die er of niet, waar en wanneer?

Ten derde was er de compartimentering, die ervoor moest zorgen dat bij een mogelijke catastrofe vooralsnog de overstroming beperkt bleef. Hoeveel staat men daar?

Ik kom nog even terug op de stormvloedkering op de Schelde.

Uit uw antwoord op mijn parlementaire vraag van 17 maart 1981 heb ik begrepen dat er iets verkeerd gaat met dat zeer verantwoord project. Ik heb het gevoel, tenzij u mij overtuigt van het tegenovergestelde, dat van dat project niets in huis zal komen. Want waarom moet een professor de socio-economische verantwoording onderzoeken als dat in 1978 niet nodig werd geacht?

Indien uit het onderzoek blijkt dat het te Oosterweel niet mogelijk is, wat dan met de beloofde studie van een ministormvloedkering op de Rupel, die door uw voorganger werd beloofd, op voorwaarde dat het project-Oosterweel niet zou doorgaan? Blijft het rapport dat door uw voorganger werd toegezegd, aan de orde?

Het is geweten dat een algehele dijkverhoging geen volledige waarborg biedt tegen overstroming. Dit wordt aangetoond in bijlage 12 van het verslag van volksvertegenwoordiger Bob Cools bij de bespreking van de begroting van Openbare Werken in 1978. Alleen een duidelijk antwoord van uwentwege, mijnheer de minister, kan de mist een beetje doen opklaren.

Ik wens nog enkele vragen te stellen om zodoende meer duidelijkheid te krijgen.

Er werd een raamcontract afgesloten. De studie hiervoor is thans aan de gang en zou op 31 oktober 1981 worden beëindigd. Volgens het voortreffelijk verslag van collega De Seranno werd hiervoor reeds 400 miljoen uitgegeven. Thans blijkt dat er een bijkomende studie onder leiding van professoren van de Katholieke Universiteit van Leuven werd gevraagd. Nochtans bewijzen vroegere parlementaire documenten dat een stormvloedkering die technisch realiseerbaar is, een afdoende oplossing biedt voor de beveiliging van het Scheldebekken. Indien dit waar is, moet er eindelijk eens werk worden gemaakt van deze stormvloedkering.

Mijnheer de minister, is het soms de bedoeling aan de hand van deze studie, die in een beperkte tijd moet worden uitgevoerd — het verslag van de heer De Seranno vermeldt immers als tijdstip voor het indienen van het verslag 31 oktober 1981 — een definitieve optie te nemen over het al dan niet bouwen van een of meer kleine stormstuwten in de overstromingsgebieden? Als voorbeeld geef ik u de ministormstuw op de Rupel, die u niet onbekend zal zijn. Meent u niet, mijnheer de minister, dat deze studie een jaar te laat komt?

Graag kreeg ik ook een toelichting bij enkele bijkomende punten die in uw antwoord op mijn vraag van 17 maart laatstleden onbeantwoord bleven. Hoeveel kost de bijkomende studie die u gevraagd hebt om de sociaal-economische noodzaak van de stormvloedkering te onderzoeken? Welk ministercomité besliste tot deze studie en wanneer werd deze beslissing genomen? Zal er, indien de stormvloedkering niet wordt gebouwd, onmiddellijk worden overgegaan tot de bouw van de stormstuwten op de Rupel te Niel en op de Schelde te Weert? Hoeveel staat deze studie?

Mijnheer de minister, graag kreeg ik een duidelijk en concreet antwoord op al deze vragen. Mijn houding bij de stemming van uw begroting zal afhangen van uw repliek. *(Applaus op de banken van de meerderheid.)*

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

M. Poulet. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, le budget des Travaux publics suscite, en cette période de crise financière, de nombreux problèmes de méthodes et de fond, tant les sommes impliquées sont importantes et tant les enjeux urbanistiques sont grands.

Mes inquiétudes concernent principalement la région bruxelloise car, s'il est vrai que la réforme de l'Etat confie l'aménagement du territoire à la Région, le ministère des Travaux publics continue à

imposer sa loi et ses conceptions par une série d'options très fondamentales pour le développement urbain de Bruxelles.

Au plan des méthodes, l'approche actuelle est par trop critiquable: absence d'information sur la destination de crédits; absence de plan d'ensemble et, par conséquent, politique du fait accompli; absence d'étude de solutions alternatives moins coûteuses au plan technique permettant une autre utilisation des crédits au plan urbanistique.

J'illustre ces critiques.

Il est prévu à l'article 31 de la loi, un crédit de 1 milliard pour B 1. Quelle en est la destination: de nouvelles expropriations, les travaux préparatoires au périphérique sud? Quelle est la zone de compétence de B1? On parle du tunnel à l'ouest de la place Simonis. Quel contrôle le Parlement a-t-il sur les projets de B1, projets qui, manifestement, peuvent aller à l'encontre de la politique de développement urbain de Bruxelles?

Autre exemple de manque d'information: sur un crédit de 1 760 millions prévu pour la direction des routes de Bruxelles-Capitale, on trouve un poste intitulé « Divers » pour un montant de 257 millions, soit 15 p.c. du total. Que recouvre ce poste?

Bien plus grave est l'absence de plan d'ensemble et, par voie de conséquence, la politique du fait accompli.

Il en va ainsi des différentes tranches de travaux prévues au boulevard Léopold II pour un montant de 861 millions, travaux qui coûteront quelque 3 à 4 milliards si l'on réalise ce qui semble être les projets des Travaux publics.

Cela n'a aucun sens de nous soumettre des tranches de travaux alors qu'il s'agit d'un choix global pour l'aménagement de l'ensemble de ce boulevard. Le choix n'est d'ailleurs pas, comme le fait apparaître la discussion en commission, entre la passerelle et le tunnel, mais entre la passerelle, c'est-à-dire le statu quo, un aménagement de la circulation en surface, et le tunnel, les coûts correspondants étant respectivement de zéro milliard, 1 milliard et 4 milliards.

Le système des tranches aboutit en fait à décider de premiers travaux limités et puis à prendre prétexte de ceux-ci pour justifier les suivants. L'exemple type est celui du tunnel Simonis.

A l'occasion des travaux du métro, on a construit le morceau de tunnel routier qui lui est inférieur pour des raisons techniques évidentes. Mais cela, sans avoir décidé du principe de ce tunnel, ni de ses aboutissements. Aujourd'hui, on justifie le crédit demandé par la nécessité de le faire déboucher vers la ville, en remplacement de la passerelle. Comme il est à quatre bandes, on en conclut qu'il faut remplacer toute la passerelle qui est à trois bandes. De plus, aucune information n'existe quant au débouché ouest de ce tunnel.

Il en va de même des travaux Saintelette et Parruck. Là aussi, il s'agit de premières tranches qui engagent définitivement la solution pour l'ensemble du boulevard. Or, la mise au point du projet d'ensemble est absolument approximative. Y aura-t-il des entrées et sorties à l'ouest de Saintelette? L'interchangement Baudouin-Anvers est-il possible tel qu'il est prévu sur les plans? Il ne s'agit pas là de questions accessoires car les solutions adoptées détermineront finalement la nature et l'importance du trafic en surface et sous le sol, et donc toute la conception que l'on se fait de la circulation routière dans cette partie de Bruxelles.

En réalité, on se trouve confronté à un choix à priori non explicite, n'ayant pas fait l'objet d'une discussion contradictoire et sans étude alternative, dont on nous demande d'approuver les premières tranches pour, ensuite, en se fondant sur la réalisation de celles-ci, imposer l'achèvement du tout. Il y a pire encore: des permis de bâtir ont déjà été délivrés alors que le projet d'ensemble n'existe pas!

Toutes les grandes options urbanistiques sont de ce fait préjugées.

La suppression des trams en surface, l'utilisation accrue du transport en commun résultant du métro, la réalisation du ring pour le trafic de transit ne permettent-ils pas de faire l'économie de tunnels qui finalement n'auront pour utilité principale que de faciliter la pénétration en ville par voiture des habitants de la lointaine périphérie, alors que la politique de développement urbain devrait conduire au contraire à utiliser les mêmes sommes, et elles sont considérables — plusieurs milliards — pour améliorer l'aménagement urbain et donc rendre l'habitation en ville plus attrayante?

C'est la raison pour laquelle j'affirmais, au début de ma brève intervention, que, malgré la réforme de l'Etat, la politique des Travaux publics est déterminante pour la politique de développement urbain et que, malheureusement, je le crains, les options des Travaux publics vont à l'encontre des options et des intérêts des Bruxellois. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

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

De heer Claeys. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, wij zullen ons bij dit betoog beperken tot een aantal problemen in verband met de haven van Gent. Wij behandelen achtereenvolgens de verbinding van Gent met zijn hinterland, een aantal investeringsproblemen in de haven zelf, de toegankelijkheid en de aanpassing van de haven aan de technologische evolutie in de diverse maritieme trafieken.

Inzake de verbinding van Gent met zijn hinterland werden sinds 1960 door het ministerie van Openbare Werken belangrijke inspanningen gedaan om de waterwegen tussen Gent, het Zuidbelgisch hinterland en Frankrijk te moderniseren.

Zware investeringen op Schelde en Leie lieten toe kunstwerken te vergroten om een versnelde schutting mogelijk te maken en kanalen en rivieren te kalibreren. De resultaten zijn noemenswaardig. Worden die werken echter niet heel spoedig voltooid, dan brengen niet alleen die miljardeninvesteringen het volle rendement niet op dat mag worden verwacht, maar blijft verder de haven van Gent de steeds groeiende nadelen ondervinden, onder andere door het voortdurend verdwijnen zonder vervanging der 38m-spitsen — van een onvolledige infrastructuur.

Wij vragen dus een vlugge uitvoering van de aan de gang zijnde werken op Leie en Schelde. Daarbij wensen wij nogmaals de aandacht te vestigen op de onmogelijke toestand die wordt veroorzaakt door de «Stop» van Doornik. Met drie jaar vertraging zal de capaciteit op 1 350 ton worden gebracht, maar slechts tot aan Doornik. Wat een verkisting aan investeringen! Wij maken ons geen illusies dat de bevrachters er zullen in slagen 1 350 ton-schepen te bevrachten om in onmogelijke condities te gaan aanschuiven aan de «Pont des Trous» van Doornik... Wij rekenen erop, mijnheer de minister, dat u spoedig het initiatief zult nemen om een aanvaardbare oplossing te vinden.

Een volledige catastrofe wordt het voor Gent indien men nog wordt benadeeld door een verbinding van grote binnenschepen die niet prioritair zou zijn in de richting Noord-Zuid, of het nu Leie of Schelde zij, maar West-Oost! Men spreekt toch van de verbinding Duinkerken-Valenciennes-Condé-sur-Escaut-Mons-Charleroi, met superliften in Strépy-Bracquegnies. Achter de opportuniteit van dergelijk project stellen wij een groot vraagteken.

Een even dringend probleem als de stop van Doornik is de huidige toestand aan de grens-Leie. Het volstaat niet om een akkoord met Frankrijk te hebben op hoog niveau; het akkoord moet worden bekrachtigd en de minister van Openbare Werken moet nu reeds klaar zijn met de studie van de uit te voeren werken om ze direct na bekrachtiging dringend uit te voeren. Voor Gent is van primordiaal belang dat de verbinding Gent/Noord-Frankrijk via de Schelde of Leie zo vlug mogelijk tot stand komt.

Voor de toekomst is eveneens een verdubbeling van de sluis te Evergem nodig. Zij zal voldoende groot gedimensioneerd moeten worden om ook duwkonvooien te kunnen schutten. De bouw van deze sluis zal de scheepvaart tussen het kanaal Gent-Terneuzen en de bekkens van de Leie en de Schelde verbeteren, dit in het kader van het algemeen programma tot kalibrering van de Bovenschelde, de Leie, het afleidingskanaal naar de Leie en het kanaal Gent-Brugge. Wij hopen dat de minister de nodige en spoedige aandacht zal schenken aan de verbindingen te water tussen Gent en het hinterland.

Tenslotte wensen wij te verklaren dat wij ons blijven verzetten tegen de aanleg van het Noorderkanaal, waarvan de kostprijs in 1979 reeds werd geraamd op 12 miljard, en waarvoor geen kosten-batenanalyse werd uitgevoerd en waarvan de enige bedoeling is activiteiten van andere havens af te leiden naar Zeebrugge.

Ten tweede, willen wij het hebben over een aantal investeringsproblemen in de haven zelf. De verbetering en aanpassing van de zeeweg naar Gent en de haveninstallaties is dringend noodzakelijk om de werkgelegenheid in onze regio te beveiligen.

Sinds in 1968 de Westsluis in Terneuzen in gebruik werd genomen, werden de voorwaarden gecreëerd voor de verdere industriële en commerciële expansie van de Gentse kanaalzone.

Waar in 1979 de maritieme goederentrafiek in de haven van Gent een rekordhoogte bereikte, werd gedurende het voorbije jaar dit cijfer ook weer geëvenaard en zelfs lichtelijk overtroffen. De zeetrafik steeg tot 18,4 miljoen ton goederen per zeeschip aan- en/of afgevoerd. Het aandeel van Gent in het totale maritieme goederenverkeer van de Belgische havens liep op van 5 pct. tot 18 pct. Bij de cijfers van de trafieken naar en van de BLEU in 1979, wordt nog meer de nationale functie van Gent onderstreept: Antwerpen: 65,5 pct., Zeebrugge: 11,8 pct., Gent: 22,7 pct.

Deze trafiekverhoging ging gepaard met een groter aantal zeeschepen dat in de Gentse haven afmeerde. In 1979 waren er inderdaad 3 133 en het vorig jaar 3 260 of een stijging van honderddertig. Uit

deze cijfers kunnen wij opmaken dat de voor deze crisistijd eerder gunstige resultaten vooral veroorzaakt werden door een verhoogde aanvoer van granen en derivaten, steenkolen en cokes, petroleumprodukten en petroleumcokes, ijzer- en staalprodukten.

Minder goede resultaten werden geboekt bij de aanvoer van erts en de afvoer van petroleumprodukten. Die trend zal dit jaar nog toenemen gezien de afremming van de produktie bij de Belgische staalnijverheid en het minder gebruik van olieprodukten.

De globale evolutie in de Gentse haven situeert zich dus als volgt: enerzijds een verminderde aanvoer van erts en uit hoofde van de omstandigheden in de Europese staalnijverheid en anderzijds hogere cijfers die het gevolg zijn van het opnieuw in werking treden van een der graansilo's, het operationeel worden van een olieslagerij en de verhoogde aanvoer in Europa van steenkolen. Vooral deze laatste grondstoffen kunnen in de nabije toekomst belangrijk worden voor de Gentse haven gezien de vestiging van een nieuw bedrijf van kolenimport, -behandeling en -export. Het verbruik van de Europese gemeenschap zal toenemen van 284 tot 400 à 690 miljoen ton. Voert de EG nu 38 miljoen ton in, tegen 2 000 maakt dat 150 tot 350 miljoen ton. Aangezien het belangrijkste aanbod komt uit Australië, Zuid-Afrika, Columbia en Venezuela zal de invoer moeten gebeuren met zeeschepen. Nederland heeft dit reeds begrepen, maar wanneer Gent een contract afsluit voor de invoer van deze kolen heeft de regering geen geld om een loskaai aan te leggen.

In de periode van 1960-1980 steeg de werkgelegenheid van 10 000 tot 22 000 personen of 55 pct. van de tewerkstelling in de Gentse industrie. In regionaal economisch belang mag worden geraamd dat dit nog eens zoveel verzorgende arbeidsplaatsen heeft medegebracht.

Uit dit alles blijkt dat het Gentse havengebied nog steeds een stuwend element is in de economie van de Gentse regio en Vlaanderen.

In Gent komt regelrechte wrevel tot stand tegen de investeringspolitiek van Openbare Werken. Inderdaad waar wij vorig jaar meenden dat slechts de kruimels zouden overblijven voor noodzakelijke havenwerken in Gent, dreigen nu zelfs de kredieten zo goed als helemaal weg te vallen.

Stelt men tegenover elkaar de bedragen die Openbare Werken bereid is te investeren in Zeebrugge, Antwerpen en Gent, dan is het verschil flagrant. Voor Zeebrugge staat onder artikel 63.14 75 miljoen ingeschreven en onder artikel 73.04 8,880 miljard, wat samen ongeveer 9 miljard is. Voor Antwerpen staat onder artikel 63.14 825 miljoen ingeschreven en onder artikel 73.04 3,440 miljard, dus samen ongeveer 4,2 miljard.

Voor Gent staat in 1981 een half miljard ingeschreven, maar Gent is, geleerd door ervaring, er zelfs niet zeker van dat bedrag te zullen ontvangen.

Op de begroting van vorig jaar stond er voor Gent een goede 800 miljoen ingeschreven, hoewel er 1,400 miljard nodig was.

Wegens budgettaire beperkingen of door overheveling naar andere regio's, werd dat krediet teruggebracht tot 268 miljoen voor de haven zelf en 115 miljoen voor de nodige herstellingswerken van het kanaal.

In het zogenaamde staalakkoord van vrijdagnacht is er daarenboven sprake van compensatie aan Antwerpen en Zeebrugge. De Gentse haven werd niet eens genoemd. Wat zijn die compensaties, mijnheer de minister?

Wat de ergernis om deze grote verschillen vooral voedsel geeft is de aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid dat een gedeelte van het aan Zeebrugge bestede geld weggegooid is. Meer bepaald wat de diepte van de haven betreft. Zeebrugge zal volgens de internationale maatstaven niet een diepzeehaven worden. De maximale toegelaten diepgang zal immers niet meer dan 15,6 m bedragen; dit komt overeen met een scheepstonnemaat van ongeveer 90 000 t. Deze tonnemaat is ver beneden de 125 000 ton, waarmee regelmatig wordt geschermd.

Het zit bovendien met een achterhaven opgescheept die nergens op aansluit en die dus maar weinig nieuwe vestigingen aantrekt, ook al pooft men uit andere havens firma's over te halen.

Tegenover de weinig concrete plannen van Zeebrugge staat Gent met verschillende projecten die, als er geld ter beschikking is voor investeringen, zeker worden gerealiseerd.

De minister heeft herhaaldelijk verklaard, en dit nog onlangs van op deze tribune ter gelegenheid van de aanpassing van zijn begroting 1980, dat het geld dat wordt uitgegeven goed moet worden besteed en alle investeringen zullen worden gewogen op hun economisch en maatschappelijk nut. Het is precies in die zin dat op dit ogenblik investerings- en aanbestedingsdossiers worden onderzocht, aldus de minister.

Wat stellen wij nu vast? Gent heeft volgende vooruitzichten voor 1981, dit met betrekking tot nieuwe trafieken en investeringen:

1. Oprichting van diepvriesloodsen aan het Grootdok, voor het organiseren van een distributiecentrum van diepvriesprodukten voor heel Europa (namelijk vlees, boter, fruitsappen, fruit enz.);

2. Vestiging van een *Citrus Coolstore* aan het Sifferdok. Bouwen van een loods voor verwerking van fruitsap en stockeren van uitheems fruit.

3. *Gent Coal Company*: oprichting van een kolendistributiecentrum in zijn soort modernste ter wereld, met een investeringswaarde van 750 miljoen. De maatschappij heeft met dit doel de nodige terreinen aangekocht aan de zuidelijke oever van het Petroleumdok en twee kranen besteld bij de Boomse Metaalwerken. De jaarlijkse aanvoer wordt in het begin geschat op 1,5 miljoen ton en zal geleidelijk aangroeien tot 5 miljoen ton. De rechtstreekse tewerkstelling zal in een eerste stadium 50 arbeidsplaatsen bedragen, onverminderd de belangrijke onrechtstreekse tewerkstelling.

4. Vergevoerde onderhandelingen voor het verwerken van aluin-aarde tot basisprodukt voor de fabricage van vuurvaste stenen. Het betreft hier een in Europa unieke produktie-eenheid gebaseerd op hoge technologie en dus belangrijk zowel uit oogpunt van tewerkstelling als uit hoofde van aan- en afvoer van goederen.

5. Met het oog op de geplande renovatie der kaaimuren in het middendok, heeft de firma CBM-Lalemant eveneens nieuwe kranen bij de Boomse Metaalwerken besteld. De uitbreiding van deze activiteit zal enkel mogelijk zijn indien de geplande renovatiewerken kunnen worden uitgevoerd.

De reële vooruitzichten met de eraan verbonden geëlige verhoging van een aantal arbeidsplaatsen in een gewest dat zwaar getroffen is door de werkloosheid in de textielnijverheid, zullen als een kaartenhuisje in elkaar stortten indien u, mijnheer de minister, verwaarloost, de nodige middelen ter beschikking te stellen om een werkverschaffingspolitiek te voeren, gepaard met verscheidenheid in de investeringen. Dan zult u er mede verantwoordelijk voor zijn dat onze regio veroordeeld wordt om het meest geteisterde ontwikkelingsgebied te worden in Vlaanderen. Om dit alles te voorkomen moet de regering haar discriminerende houding tegenover de Gentse haven herzien.

In de commissie hebt u verklaard dat u een concreet voorstel hebt uitgewerkt om het plafond voor Gent te laten optrekken met 500 miljoen. Dit bewijst dat u mijn argumentatie ten volle deelt en dat ik eigenlijk niet meer zou moeten aandringen, ware het niet dat ik uw eigen voorstel in uw begroting niet terugvind. Om deze reden vragen wij opnieuw met aandrang dat de werken voor de bouw van de kaaimuur van 450 m aan het Petroleumdok, eigendom van de Staat, nog dit jaar zouden worden aangevangen, en Gent eveneens van de compensaties van het staalakkkoord zou kunnen profiteren.

Voorwaarde voor een blijvend succes is dat de haventoeankelijkheid en -uitrusting bijtijds aangepast worden aan de technologische evolutie in de diverse maritieme trafieken.

Het Gentse stadsbestuur heeft daarom in 1979 beslist de hele problematiek van de verdere ontwikkeling van de Gentse kanaalzone toe te vertrouwen aan een commissie ad hoc met vertegenwoordigers van de stad en de havenregie, de GOMOV, de provincie en de ministeries van Openbare Werken en Verkeerswezen. De begeleiding werd toevertrouwd aan het Seminarie voor Survey en Ruimtelijke Planning van de Rug waarvan de directeur, Professor doctor Anselin de commissie voorziet. Onlangs kwam dit eindrapport klaar en werd aan de regering overhandigd.

De verdere groei en expansie van de activiteiten in de Gentse havenzone en zelfs de continuïteit van de reeds bestaande bedrijvigheid kan met de thans ter beschikking staande infrastructuur niet worden gerealiseerd. Dit bleek onder andere uit de hoorzittingen met de bedrijven waaruit duidelijk is gebleken dat als de toegang vanuit de Westerschelde niet tijdig wordt uitgebreid, er niet alleen een aantal trafieken naar andere havens zullen uitwijken, maar dat ook industrieën uit het havengebied in een moeilijke concurrentiepositie terecht zullen komen, onder andere het staalbedrijf Sidmar.

Het principe van de schaalvergroting van de transportcapaciteit van de Gentse haven werd in feite reeds in het midden van de jaren zeventig aanvaard. De kaaimuur aan de zuidelijke oever van het Rodenhuzedok werd ontworpen en goedgekeurd met het oog op een waterdiepte van 18 meter. De vraag moet gesteld worden wanneer de haven van Gent de gelegenheid zal krijgen de thans nog als overinvestering beschouwde uitgave te rentabiliseren.

Ook wat betreft het gebruik van de huidige toegangswegen en dan *in casu* de sluis te Terneuzen en het Zeekanaal, wordt wegens het stelselmatig weigeren door de Nederlandse autoriteiten van Rijkswa-

terstaad, de genoemde infrastructuur optimaal en naar alle normen van veiligheid en goede zeemannschap te gebruiken, een toestand geschapen van reële concurrentievervalsing.

Reeds vele jaren wordt vanuit de haven van Gent en ook door de diensten van het loodswezen te Gent aangedrongen om in de sluis schepen toe te laten van grotere afmetingen. De weigerende houding van de Nederlandse autoriteiten kost, naar reële berekeningen, aan de Gentse havenbedrijven ongeveer 200 miljoen frank per jaar. Een dergelijke geldverspilling is onverantwoord in deze crisistijd. Wij hebben tot de ter zake bevoegde Nederlandse minister een mondelinge vraag gericht in de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad.

Tot slot zouden wij van de minister graag vernemen welk initiatief hij zal nemen inzake het Anselin-rapport, dat hem werd overgezonden en waarvan wij van mening zijn dat de regering er goed zou aan doen dit ernstig op te nemen. Het gaat hier om een unieke en laatste kans voor Vlaanderen. Ofwel blijft men bij foutieve beleidsopties die miljarden aan de gemeenschap kosten. Het wordt tijd dat de regering zou begrijpen hoe belangrijk een goede havenpolitiek in diepzeehaven is, zowel voor Vlaanderen als voor Wallonië.

Mijnheer de minister, wij hebben in de commissie uw begroting niet goedgekeurd; wij hebben ons onthouden. Van uw antwoord zal afhangen of wij deze begroting zullen aannemen. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

M. Belot. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget des Travaux publics, comme tout budget d'un département ministériel, ne représente pas seulement un ensemble abstrait d'éléments chiffrés par lequel le Parlement accorde chaque année au gouvernement les moyens financiers de sa politique. Il est également le reflet d'une politique et nous fournit l'occasion d'examiner les réalisations projetées et de formuler quelques considérations ou d'obtenir des éclaircissements à ce sujet.

Dans le contexte de crise que nous connaissons, un budget aussi important que celui des Travaux publics doit constituer plus que jamais un outil opérationnel destiné à faire face à la situation préoccupante sur le plan économique et social et à assurer, notamment par les investissements en matière de construction ou de travaux routiers, la relance économique.

Malheureusement, au vu du projet de budget 1981 qui nous est présenté, et surtout du programme physique des investissements du titre II, il apparaît que l'on ne peut se bercer d'illusions et que les possibilités d'utiliser le budget comme instrument de politique économique et de sauvegarde de l'emploi sont gravement hypothéquées par les réductions budgétaires.

Si l'on en croit les données publiées dans la presse à propos de la récente opération de *budget-control* menée au niveau du gouvernement, il apparaît que l'objectif principal poursuivi vise la réduction draconienne de l'ensemble des dépenses dans l'immédiat et l'étude d'économies structurelles à moyen terme.

La réalisation d'un tel objectif aura des effets particulièrement défavorables sur le budget des Travaux publics, d'autant plus qu'on nous annonce également des mesures telles que la suppression des intercommunales autoroutières ou la remise en cause des primes de productivité acquises aux ingénieurs des Travaux publics.

J'aurai l'occasion de revenir sur ce problème, étant donné qu'à mon sens, et spécialement pour les intercommunales, il s'agit de mesures contestables qui n'entraîneront pas d'économies véritables pour le budget de l'Etat, mais sont surtout destinées à avoir un effet psychologique sur l'opinion publique.

Par ailleurs, il convient encore d'insister sur l'étroitesse de la marge de manœuvre dont dispose le ministre des Travaux publics pour gérer son budget et réaliser, au point de vue infrastructure ou entretien, les objectifs qu'il nous propose.

En effet, le budget des Travaux publics comprend des montants importants liés à des charges financières inéluctables et qui résultent d'engagements pris dans le passé et dont il n'est par conséquent guère possible de maîtriser la croissance. Ces charges financières considérables sont représentées, par exemple, par les intérêts et les amortissements des emprunts du Fonds des Routes, du logement, des travaux communaux, du canal de Bruxelles. Il en résulte que les crédits qui peuvent être affectés à des investissements et à des initiatives nouvelles sont affectés par les charges concernées.

Si l'on se penche sur le programme global des investissements publics, on constate que celui-ci s'est élevé en 1979 à 206 milliards. En 1980, le programme a subi une réduction sensible, n'ayant été autorisé qu'à 77,6 p.c., et n'a atteint que 188 milliards. Pour l'année 1981, le programme global des investissements a été arrêté au même mon-

tant qu'en 1980, soit 188 milliards, ce qui, compte tenu de l'inflation, représente en terme réel une régression des investissements.

Il est vrai qu'une tranche supplémentaire de 9,4 milliards a été prévue par le gouvernement en faveur d'investissements supplémentaires sélectionnés en raison de leur utilité sociale, de leur répercussion sur l'emploi et des économies d'énergie. Dans cette tranche, 2,2 milliards ont été accordés aux Travaux publics. Monsieur le ministre voudra bien nous dire quels sont les « travaux de construction à haut coefficient d'incorporation de main-d'œuvre » — je reprends la formule de l'exposé général du budget — qui seront exécutés dans le cadre de ce supplément de 2,2 milliards. Il nous intéresserait également de connaître la localisation régionale de ces travaux.

En ce qui concerne spécialement le programme d'investissements des Travaux publics, celui-ci s'élève à 58 milliards pour 1981. En fait, les possibilités d'engagement du département des Travaux publics seront inférieures en 1981 à ce chiffre, puisque, à la fin du premier semestre 1981, on a déjà bloqué pour tous les départements investisseurs une tranche de 5 p.c. du programme d'investissements.

La dégradation de notre situation financière est d'ailleurs telle qu'il devient aléatoire de prédire dans quelle mesure nos investissements publics pourront encore être financés dans six mois.

Au vu du programme que nous soumet donc le ministre des Travaux publics, on a l'impression de se trouver devant des options plutôt qu'en face de postes définitivement chiffrés. Cette situation est donc extrêmement préoccupante pour le secteur des Travaux publics.

Si je me réfère au calcul de la Confédération nationale de la Construction, il apparaît que si l'on tient compte d'un taux d'inflation de 7 p.c., on obtient pour 1981 une diminution ¹ du volume des travaux publics de 8 p.c. par rapport à 1980, ce qui représente une diminution de l'emploi du même ordre de grandeur. A cet égard, monsieur le ministre pourrait-il confirmer les chiffres avancés par certains milieux professionnels, à savoir qu'un milliard d'investissements dans le secteur des Travaux publics procure de l'emploi à 600 personnes et indirectement à 900 personnes?

Par ailleurs, la presse a rapporté que l'administration des Travaux publics a été chargée de veiller à la réalisation d'un maximum d'économies spécialement dans l'exécution des travaux routiers. Faut-il entendre par là que les décisions gouvernementales en matière d'économies budgétaires conduiront surtout à une réduction des investissements routiers et autoroutiers, tandis que les investissements portuaires seraient poursuivis et non touchés par les réductions budgétaires?

En tant que parlementaire wallon, et étant donné les besoins en infrastructures du sud-est du pays, il va de soi que nous considérons que si les dépenses d'investissements doivent être limitées, l'effort budgétaire ne peut épargner aucune région, sous peine d'accroître l'écart de développement entre la Flandre et la Wallonie.

Nous sommes spécialement inquiets à ce sujet lorsque nous voyons l'importance des crédits du titre II du budget des Travaux publics consacrés aux dépenses portuaires et la concurrence coûteuse que se livrent nos ports entre eux. Nous pensons principalement aux dépenses liées à l'édification de l'avant-port de Zeebrugge. A cet égard, quelle est la position de M. le ministre sur la nécessité de renégocier le contrat-cadre de Zeebrugge?

Au total, nous devons donc veiller à ce qu'à l'intérieur de nos régions soit poursuivie la modernisation indispensable de nos différents réseaux de transports, routier, maritime ou ferroviaire. Or, il nous revient que quelque 625 projets ayant trait spécialement à l'aménagement de nouvelles routes ou à l'élargissement de voies de communications existantes, dont une grande part pour le sud du pays, sont bloqués dans les tiroirs du ministère des Travaux publics.

A ce point de vue, il nous intéresserait de savoir dans quelle mesure le contenu du programme d'investissements du département des Travaux publics fait l'objet chaque année d'un examen sérieux et jusqu'à quel point on examine les priorités et l'incidence des investissements sur les dépenses courantes et les crédits ultérieurs de fonctionnement.

Spécialement pour les 625 projets routiers précités, bloqués par l'administration, a-t-on, pour chacun de ces projets, établi une analyse des coûts et des avantages, des économies de carburant, de l'évolution du trafic, etc?

On se souvient qu'en 1978, le prédécesseur de l'actuel ministre des Travaux publics avait introduit une importante innovation sous la forme d'un programme d'infrastructures prioritaires qui constituait une tranche du plan 1976-1980. Le Pip avait notamment pour avantages fondamentaux de dépasser le cadre quinquennal du plan traditionnel et de préserver les équilibres sur une longue période entre les régions, d'une part, les trois grands départements investisseurs, soit les Travaux publics, les Communications et la Santé publique, d'autre part.

Je souhaiterais savoir si l'actuel ministre des Travaux publics entend poursuivre une même politique planifiée des investissements par laquelle son budget annuel s'inscrirait dans un nouveau programme d'infrastructures prioritaires en liaison avec le plan 1981-1985. Une telle politique permettrait de mieux percevoir les grandes options et, notamment, les équilibres régionaux en liaison avec les secteurs tels que les infrastructures portuaires, les bâtiments ou les routes et autoroutes.

J'en viens maintenant au budget propre au Fonds des Routes qui se voit créditer en engagements de 15,8 milliards, ce qui représente moins que le programme de 1980. Une réduction est également opérée pour les intercommunales d'autoroutes auxquelles sont attribués globalement près de 500 millions en moins en 1981 qu'en 1980.

Compte tenu de l'inflation, ces montants ne permettront guère de prévoir l'ouverture au trafic d'importantes sections d'autoroutes. Or, à notre sens, un effort d'investissement doit absolument être poursuivi en ce qui concerne les autoroutes E9-E40, Liège-Namur-Arlon, dans les provinces de Namur et de Luxembourg.

Pour 1980, le bilan de la continuation de l'autoroute E40 n'est guère brillant comparé au bilan des années précédentes: on relève en tout et pour tout 8 kilomètres de réalisation pour l'E40 entre Courrière et Spontin.

Pour 1981, compte tenu des réductions d'investissements, il apparaît que le secteur route et autoroute est la cible privilégiée des compressions de dépenses. Il est à craindre que dans le sud-est du pays, les travaux autoroutiers de l'E9-E40 aient à souffrir de cette situation alors qu'il s'agit de travaux urgents qui avaient été insérés il y a trois ans dans le plan d'infrastructures prioritaires.

Je conçois parfaitement que la politique future du ministre des Travaux publics soit de faire basculer les crédits qui, dans la dernière décennie, ont été trop exclusivement consacrés à la construction d'autoroutes luxueuses, vers des crédits d'entretien et de modernisation du réseau existant. Je plaide cependant pour que, dans l'immédiat, les travaux de l'E9-E40 fassent l'objet d'une priorité et échappent à cette réorientation.

Il faut insister, en effet, sur la contribution que l'achèvement tant attendu de l'autoroute E9-E40 pourra apporter au développement économique de toute la région de Namur-Luxembourg. Par ailleurs, au point de vue de la sécurité routière, on compte sur les axes Namur-Neufchâteau-Arlon et Houffalize-Bastogne-Neufchâteau un nombre très élevé de points noirs où se forment régulièrement des files et où l'on constate une très importante densité d'accidents.

A cet égard, l'achèvement de l'autoroute E40 permettrait de résorber ces points noirs.

Je voudrais ajouter quelques mots à propos des travaux indispensables d'amélioration de l'importante route nationale 4, notamment sur le tronçon Marche-Grune. Cette amélioration décidée antérieurement a été subitement remise en cause par le département des Travaux publics sous l'invocation des restrictions budgétaires. En fait, les travaux avaient déjà été adjugés à une entreprise de la région en vue d'élargir l'assiette de la chaussée, de créer une berme centrale et de doter les quatre nouvelles bandes d'un revêtement en béton. Les travaux ont été entamés le 1^{er} avril dernier et, le 15 avril, l'administration en a ordonné l'arrêt.

Des modifications importantes seraient apportées au projet initial, la berme centrale, facteur indispensable de sécurité, étant supprimée ainsi que les bandes de dégagement à l'entrée et à la sortie de Marche. J'attire l'attention du ministre sur le fait que la nationale 4 est une axiale très importante dans la mesure où 14 000 véhicules y transitent quotidiennement. A son entrée dans la province du Luxembourg, cette axiale se voit réduite à un gabarit qui tranche avec l'itinéraire situé dans la province de Namur et qui est indigne d'une route nationale de cette importance.

Pour terminer, je voudrais évoquer les nouvelles possibilités qui existent en vue de promouvoir la mise en œuvre d'infrastructures respectant l'environnement.

Il serait utile que le ministre nous précisât dans quelle mesure les projets d'investissements de son département tiennent compte de leur incidence sur l'amélioration de la qualité de la vie, et principalement sur la dépollution des centres urbains et sur les économies d'énergie.

Une attention toute particulière devrait, à mon sens, être accordée aux pistes cyclables. Le réseau à aménager à cet égard ne devrait pas nécessairement coïncider, comme c'est presque toujours le cas aujourd'hui, avec le réseau routier et il faudrait créer des itinéraires spécifiques pour les cyclistes.

Je souhaiterais connaître à cet égard l'importance réservée dans le budget 1981 aux pistes cyclables, avec la ventilation entre les crédits réservés à des réalisations nouvelles et les crédits d'entretien ou d'aménagement. Je rappelle qu'en 1979, le ministre des Travaux publics

de l'époque avait promis de doubler les crédits, ce qui devrait représenter plus d'un milliard aujourd'hui.

Par ailleurs, la loi relative au Fonds des Routes a été modifiée de manière à autoriser le Fonds à financer, à la demande ou avec l'accord des provinces ou des communes, des travaux de construction de pistes cyclables situées sur le domaine de la voirie provinciale ou communale. Dans cette optique, il serait utile de savoir dans quelle mesure cette possibilité s'est concrétisée et quels sont les contacts que les services du Fonds des Routes ont eus avec les services de la voirie des provinces ou des communes afin de promouvoir les projets provinciaux et communaux.

Enfin, toujours en matière d'environnement, le ministre pourrait-il nous dire à quel degré il est tenu compte, lors de l'analyse des coûts et des avantages des projets à réaliser par les Travaux publics, de la répercussion de ces travaux sur l'environnement?

Il est également beaucoup question des nuisances acoustiques causées par la construction de nouvelles routes. A cet égard, le Fonds des Routes a-t-il des projets en matière d'infrastructures antibruit?

Je remercie le ministre des réponses qu'il voudra bien apporter aux questions qui lui sont soumises. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

De heer Nutkewitz. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, in zijn kort inleidend betoog vermeldde de minister als leidmotief voor zijn beleid selectiviteit, wetenschappelijke begeleiding en ook versobering bij de aanwending van de toegestane kredieten.

Ik meen nochtans dat dit geen voorwendsel mag worden om concrete maatregelen van uitvoering uit te stellen of op de lange baan te schuiven, wegens het zogezegd prioriteitsonderzoek, dat onlangs door een van de collega's die mij hier zijn voorafgegaan werd aangehaald inzake de stormstuw.

Het is begrijpelijk dat onder druk van het nijpend begrotingstekort men zo selectief mogelijk tewerk moet gaan om met de beschikbare gelden aan de meest dringende behoeften te voldoen.

Het is niet mijn bedoeling hier te spreken over de verschillende havens. Ik zal mij beperken tot een haven die ons allen zeer na aan het hart ligt, deze van Antwerpen. Ik wil ook elk havengeskil vermijden, net zoals u, mijnheer de minister. Wij hebben toch de indruk dat de regering het nakomen van de oorspronkelijk gedane beloften op de lange baan wil schuiven, deels wegens de financiële zorgen en deels wegens de politieke druk.

De havensector is een van de weinig nationale sectoren die onze economie in het leven houdt. Welnu, om de leefbaarheid van Antwerpen op internationaal peil te vrijwaren dient met bepaalde voorwaarden rekening te worden gehouden.

Een eerste voorwaarde, u hebt er zelf vaak de nadruk op gelegd, is de diepte van de Scheldegeul. Antwerpen is gelegen in een hoogspanningsveld van havens aan de westkust van Europa. Haar toegankelijkheid moet dus even gunstig en evenveilig zijn als deze van andere havens, zoals Rotterdam, Duinkerken, Le Havre en andere. Antwerpen is ook meer landwaarts gelegen dan deze havens. Het ligt aan een stroom die tweemaal daags de invloed van ebbe en vloed ondergaat. Om competitief te blijven moet Antwerpen bijgevolg deze handicap volkomen kunnen beheersen.

Bij de beste periode is de diepgang 45,5 voet, hetgeen Antwerpen toegankelijk maakt voor schepen met een tonnenmaat die 85 000 ton niet mag overschrijden. De recente ontwikkeling in de omvang van de schepen heeft een generatie van boten met een tonnenmaat van 125 000 ton tot gevolg gehad, voornamelijk de *bulkcarriers* die erts vervoeren. Om deze schepen op te vangen is een diepgang van ten minste 48 voet nodig. Deze stroom moet dus tot op deze diepte worden uitgehold.

Mijnheer de minister, u weet dat onze grootste concurrent, Rotterdam, van zins is de toegang tot haar havengebied uit te diepen tot 72 voet of 50 pct. meer dan de diepte voorgesteld voor onze haven. Volgens de laatste berichten zou het voor Rotterdam zelfs gaan over 75 voet.

De noodzakelijkheid om de diepgang in de Schelde tot op ten minste 48 voet te brengen, is een levensvoorwaarde voor Antwerpen en moet zo vlug mogelijk niet alleen prioritair, maar ook in een minimum van tijd worden uitgevoerd. Dit zal tot gevolg hebben dat de wachttijd van de schepen belangrijk zal worden ingekort.

U weet dat het oorspronkelijk plan was er een vijftienjarenplan voor op te stellen. Dat is reeds een lange periode. Het doel zou dan eerst worden bereikt in 1985. Tot algemene ontsteltenis heeft men echter sedert enkele tijd gewag gemaakt van een zevenjarenplan. Schepen met een tonnenmaat van 125 duizend ton zouden Antwerpen dan eerst kunnen aandoen in 1987. Dit moet te allen koste worden vermeden want men loopt dan het grote risico dat reders en transportmaatschappijen een andere oplossing gaan zoeken voor hun vrachten, dat de weg naar Antwerpen stilaan wordt vergeten en dat de gewoonte wordt aangenomen om naar vreemde, concurrerende havens te gaan. Vermits er geen andere nationale haven voor 1987 de bulk schepen kan ontvangen, zou daardoor een geweldige zeetrafiëk voor ons land verloren gaan.

De beleidsverantwoordelijken waaronder u een der voornaamste bent, mijnheer de minister, moeten bijgevolg hun energie en al hun vindingrijkheid toespitsen op hetgeen in 's lands belang zo vlug mogelijk moet worden gedaan. Dit moet zeker binnen vijf jaar kunnen worden gerealiseerd. Aldus zullen wij een moeilijk verworven en met beloften gepaard klönteel kunnen behouden dat misschien anders elders zijn heil zou gaan zoeken.

Het Delwaide-dok zal binnenkort operationeel zijn om de zeer grote schepen te schutten. Daarvoor dient ook de toegangseul te worden uitgebaggerd. Tenslotte mogen wij niet vergeten dat Antwerpen niet alleen een zeehaven is maar ook een industriële haven die ten grondslag ligt aan een vierde van de maritieme trafieken. De haast talloze petrochemische en chemische ondernemingen bewijzen dat. Om renderend te zijn moet de toegang tot Antwerpen via de Schelde de vereiste diepgang hebben. Wat hebt ge immers aan een groot bad als de kraan slechts druppelsgewijs het water laat binnenlopen.

Een tweede noodzakelijke voorwaarde is de radarketen: hiervan moet zo vlug mogelijk werk worden gemaakt. In Nederland is deze radarketen reeds goedgekeurd door de Eerste en de Tweede Kamer.

De Nederlandse dagbladen dringen aan om «zonder België vast te beginnen aan radarketen». Minister Tuynman overweegt om, wanneer België de zaak nog langer ophoudt, alvast te beginnen met de werkzaamheden in Vlissingen. Dat feit blijkt achterhaald te zijn. mijnheer de minister, want er zou reeds een gesprek geweest zijn tussen u en uw Nederlandse collega om deze zaak zo vlug mogelijk aan te pakken. Tot nog toe is er bij ons slechts sprake van een financiering van 700 miljoen. Die post blijkt op de begroting geschrapt te zijn.

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Ik wil u niet ontgoochelen met te zeggen dat ik niet meer bevoegd ben voor die aangelegenheid. Die som werd ingeschreven op de begroting van Verkeerswezen; nu ben ik minister van Openbare Werken. Vragen over dit probleem moeten dus worden gericht tot mijn collega van Verkeerswezen.

De heer Nutkewitz. — Die schrapping heeft toch een nadelige invloed op het realiseren van de radarketen.

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Ik ben honderd procent voor de radarisering van de Schelde. Ik heb er trouwens vorige maandag nog met mijn Nederlandse collega over gesproken. Onze collega van Verkeerswezen zal geen enkel bezwaar opperen tegen dit project. Formeel moeten vragen daarover, niet aan mij maar aan mijn collega van Verkeerswezen worden gesteld.

De heer Nutkewitz. — Ik dank u, mijnheer de minister. Wij zullen proberen ook uw collega van Verkeerswezen over dit probleem te polsen.

Het is waar dat België 90 pct. van de kosten van deze walradarketen gaat betalen. Iets, dat met heel wat meewarig hoofdschudden is gepaard gegaan gezien onze bijzondere erbarmelijk financiële toestand. Wij mogen toch ook niet vergeten dat, wat de walradarketen op de Westerschelde betreft, wij reeds sedert jaren de vragende partij zijn.

Mijnheer de minister, ik heb gisterenavond met veel belangstelling en plezier geluisterd naar de verklaringen die u vóór de televisie hebt afgelegd. In zeker zin hebt u mij het gras vóór de voeten weggemaaid. Ik dacht hier met dit probleem uit te pakken maar u zijt mij vóór geweest. Enerzijds betreure ik dit maar anderzijds ben ik er blij mee.

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Men had mij bij de televisie gezegd dat men dit

interview vanavond zou uitzenden. Dan zou het gras nog vóór uw voeten hebben gestaan, mijnheer Nutkewitz.

De heer Nutkewitz. — Dat is oneerlijke concurrentie!

De heer De Seranno. — Mijnheer de minister, mogen wij u vragen er voortaan bij de televisie op aan te dringen enig respect op te brengen voor de Senaat, en een dergelijk interview niet uit te zenden terwijl wij hier de begroting behandelen.

De heer Nutkewitz. — Dank u, mijnheer de rapporteur.

Men moet niet alleen rekening houden met het materieel aspect van de bouw van zulk een radarketen, maar ook met het menselijke aspect en in het bijzonder met het menselijk materiaal, het vakkundig personeel dat, technisch geschoold, deze radarketen moet optimaliseren. Deze radardeskundigen zijn dikwijls onkundig van de wispelturigheden betreffende de bevaarbaarheid van de Schelde. Zo zou een zekere wrijving kunnen ontstaan tussen enerzijds de rivierloodsen en anderzijds de radartorenbemanning.

Het is daarom ten zeerste aan te bevelen dat de technici een meer dan eenvoudige instrumentenkennis, meer dan een elementaire navigatiekennis zouden bezitten, in het bijzonder wat betreft de Schelde. Zo zou er een betere verstandhouding met de bemanning van de schepen worden verkregen. Deze opleiding zou dan ook moeten worden gefinancierd.

Inzake navigatie op de Schelde durf ik aan te dringen op een vlotte coördinatie, een betere samenwerking tussen de verschillende diensten, de rijksdiensten en de plaatselijke diensten. Ik wil u een voorbeeld van deze slechte samenwerking geven. Een schip komt uit Vlissingen naar Antwerpen gevaren en moet naar de Zandvlietsluis. Om de ene of andere duistere reden is deze sluis gesloten. Men geeft het schip instructies om naar de Boudewijnsluis te varen. Het volgt gehoorzaam deze aanbeveling en biedt zich aan bij de Boudewijnsluis waar het weer naar de ondertussen geopende Zandvlietsluis wordt verwezen. Het schip verloor 17 uur om tot op zijn ligplaats te geraken. Dat is niet alleen een geweldig tijdverlies maar ook een groot financieel verlies voor de reders die wantrouwig gaan worden. U weet dat schepen grote dagkosten hebben die honderdduizenden frank kunnen belopen. Het is een enorme handicap wanneer door een slechte indeling van het werk, een schip uren verliest.

Ik sprak reeds over het inkorten van de wachttijd voor schepen. Ik herhaal dat er een snellere rotatie zou moeten komen. Vanaf boei A, het begin van de vaarroute, wordt de route aangegeven en worden de schepen begeleid tot Zeebrugge, Gent of Antwerpen. Een werkelijke coördinatie voor het verkeer op de stroom is er echter nog niet. Men laat te veel over aan het goed geluk en aan de vindingrijkheid en de goede wil van het personeel.

In Nederland wordt in een zeer gedetailleerde omschrijving bepaald wat de scheepvaart wel en wat zij niet mag doen op de vaarweg. Het nieuwe reglement beschrijft exact de vaarroute, de plaats waar goederen mogen worden overgeslagen, waar mag worden gebunkerd enzovoort.

Op de vaarroute vanaf Vlissingen bijvoorbeeld, kunnen schepen, wanneer er mist is niet binnen en moeten zij voor anker gaan. Bij zo'n ligging draait het schip onwillekeurig, wat nare gevolgen kan hebben. Wanneer een schip naar de haven van Rotterdam moet varen, heeft men voor zo'n route met om het even welke weersomstandigheden veel minder tijd nodig en kan het schip doorzetten. Voor reders is wachten zeer kostbaar. Het is als een auto waarvan de motor draait en die benzine verbruikt, maar die niet vooruit gaat omdat de motor ter plaatse draait. Daarboven moet op een schip de bemanning verder worden gevoed en betaald.

Ik wou nog enkele woorden zeggen, mijnheer de minister, over de zo beruchte sluis van Berendrecht. U hebt ons echter reeds gedeeltelijk gerustgesteld. Wij vreesden dat die sluis slechts operationeel zou worden in 1987. U hebt verklaard dat dit zal gebeuren midden 1986. Indien het zo gemakkelijk is een heel jaar af te pitten, dan doe ik een beroep op uw deskundigheid, ervaring en doortastendheid om te trachten de sluis reeds operationeel te maken in 1985, zoals oorspronkelijk gepland was. Dat zijn toch maar enkele maanden minder.

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Dit is onmogelijk om technische redenen.

De heer Nutkewitz. — Ik wil hier geen inbreuk maken op de taalwetten, mijnheer de minister, maar *impossible n'est pas français*. Met een beetje goede wil zou men dit toch wel kunnen!

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — De ingenieurs en de administratie zegden mij dat

dit technisch niet uitvoerbaar is vóór het einde van 1986. Er is trouwens geen jaar verschil tussen midden 1986 en begin 1987, maar slechts enkele maanden.

De heer Nutkewitz. — Het is zeldzaam dat een minister zijn onmacht bekend.

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Daarom moet u het des te meer onderstrepen, mijnheer Nutkewitz.

De heer Nutkewitz. — Ik leg mij bij uw wijsheid neer, mijnheer de minister. Toch wil ik vragen de tijd voor het operationeel maken van de sluis zo veel mogelijk in te korten, indien het enigszins mogelijk is. U weet dat de sluis volstrekt noodzakelijk is. U hebt dit trouwens zelf aangetoond.

De sluis van Berendrecht is ook volkomen economisch verantwoord. Zoals u weet heeft de haven van Antwerpen een grote schuttingscapaciteit, die echter maximaal benomen is zodat er werkelijk geen speld, laat staan een schip, meer tussen te krijgen is. Daarom moet men trachten de gedane inspanningen zo snel mogelijk te valoriseren. Dit moet prioriteit krijgen op het nemen van nieuwe initiatieven.

Wat er ook in dit land gebeurt, wij mogen nooit vergeten dat Antwerpen een grote internationale haven is, gekend tussen Rotterdam en Duinkerken, die alles in het werk stellen om ons trafiek af te snoepen. Het gaat dus niet om iets nieuws te creëren, maar slechts om de bestaande infrastructuur aan te passen aan de nieuwe noodwendigheden en behoeften van de moderne scheepvaart en het vrachtvervoer en dit om een optimaal rendement te krijgen en de internationale waarde van de haven van Antwerpen veilig te stellen.

U mag ervan overtuigd zijn dat elke gedachte aan concurrentiestrijd met een andere Belgische haven mij volledig vreemd is. Dit zou het beeld slechts vervalsen en zou alleen maar de economische achteruitgang van het Vlaamse landsgedeelte in de hand werken. Wij hebben al genoeg aan de internationale concurrentie. Laten wij dus trachten die concurrentie het hoofd te bieden door onze krachten te bundelen. Ook uittredend president Giscard d'Estaing wilde per se van Duinkerken de meerdere van Antwerpen maken. Dat stond in zijn programma. Voor het ogenblik schijnt dat gevaar geweken te zijn.

Antwerpen is een vaste waarde voor de economie en voor de tewerkstelling op voorwaarde dat de door de regering gedane beloften volledig én op tijd verwezenlijkt worden, want tot nu toe worden de kredieten steeds meer met mondjesmaat toegekend aan Antwerpen.

Onze mogelijkheden zijn zeer groot, onze uitzichten zijn geweldig. U weet dat de volksrepubliek China waarvan de mogelijkheden enorm zijn, haar oog heeft laten vallen op de Antwerpse haven. Zij wil van Antwerpen haar vaste standplaats maken. In 1978 kwamen 62 schepen uit China naar Antwerpen; in 1980 was dit opgelopen tot 178 schepen, een verdrievoudiging. Nu reeds telt de handelsvloot van China meer dan 500 eenheden. Wij mogen dus verwachten dat er binnen twee jaar opnieuw een verdubbeling zal plaatsvinden van de Chinese vaart in Antwerpen indien wij in staat zijn aan de behoeften en wensen te voldoen van degenen die in Antwerpen geloven.

De investeringen in onze haven waren steeds renderend; dienstverlening en behandelingswijze van de goederen in Antwerpen worden overal erkend en geprezen. Het Franse weekblad *L'Express* erkende als voornaamste troeven van Antwerpen: de snelheid van de goederenbehandeling, de hoge produktiviteit van de havenarbeiders, de verdoorgedreven commerciële promotie. Ik hoop dat dit alles niet op de helling wordt gezet door een onoordeelkundig gebruik van de middelen die nog ten uwen en ten onzen dienste staan.

U hebt zeker ook de uittalingen gelezen van de voorzitters van BASF die, hoe graag ze hier ook zijn, zeggen dat België voor hen een groot zorgenkind is. Nochtans heeft Bayer onlangs nog voor 13 miljard geïnvesteerd in Antwerpen.

Het is in deze optiek dat ik ten zeerste durf aandringen bij de minister opdat de regering het gegeven woord zou eerbiedigen. U hebt dit onlangs op televisie bevestigd.

Wil men de rendabiliteit van de openbare en privé-investeringen die in het verleden gedaan werden, vrijwaren, wil men de mogelijkheden voor de toekomst uitbouwen en onze mededingingskracht ten opzichte van onze concurrenten op peil houden, wil men de tewerkstelling — en er is nog plaats voor 5 000 arbeidsplaatsen meer — verzekeren, dan moeten de nodige kredieten hiervoor gereserveerd en aangewend worden, binnen de kortst mogelijke tijd, volgens het vijfjarenplan.

Mijnheer de minister, mag ik u herinneren aan de spreuk: beter een vogel in de hand dan tien in de lucht. (*Applaus op de liberale banken.*)

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

M. de Wasseige. — L'an dernier à pareille époque, monsieur le ministre, vous veniez de prendre en charge le département des Travaux publics.

M. Chabert, ministre des Travaux publics et des Réformes institutionnelles. — C'est aujourd'hui le 366^e jour. (*Sourires.*)

M. de Wasseige. — A un jour près, nous pouvons donc fêter l'anniversaire.

Je vous avais alors posé une question précise qui était au centre de l'actualité à l'époque et qui l'est restée. Elle était relative au projet de l'EDF de construire à Chooz, tout près de Givet, et pratiquement dans le territoire wallon puisque, au nord, à l'est et à l'ouest, les frontières sont à quelques kilomètres, quatre centrales d'un total de 5 200 mégawatts, soit pratiquement l'équivalent de la moitié des centrales électriques — et pas seulement des centrales nucléaires — qui existent sur le territoire belge. C'est un projet monumental. Je ne vous interrogeais pas sur le projet lui-même, car celui-ci n'est pas de votre responsabilité ministérielle, mais sur les incidences de celui-ci sur les eaux de la Meuse.

Ces incidences sont de plusieurs ordres. D'abord, sur le débit. Selon ce projet, on prélèverait dans la Meuse 3 m³ d'eau par seconde. Or, l'étiage — c'est-à-dire le débit minimum en période d'été — peut, selon le rapport d'impact français, descendre aux environs de 20 m³ par seconde. En prélever 3 à ce moment-là devient crucial pour les besoins wallons, belges et même internationaux puisque, ainsi que chacun le sait, la Meuse poursuit son cours chez nos voisins des Pays-Bas.

Autre incidence: des rejets thermiques ainsi que des rejets de produits radioactifs et chimiques, comme des sels de différentes natures. Or, à quelques kilomètres en aval — très exactement à Tailleur — se trouve une prise d'eau potable très importante, qui alimente plusieurs villes de Wallonie, Bruxelles et même certaines villes de Flandre.

Jusqu'à ce jour, je n'ai pas reçu réponse de votre part à cette importante question. Pourtant, votre département n'est pas resté inactif. J'ai sous les yeux un premier rapport du service d'études hydrologiques du ministère des Travaux publics qui date du mois de mai 1980, donc d'une année environ.

Ce rapport très intéressant fait état dans ses conclusions de la nécessité de poursuivre l'étude entreprise. J'imagine que cela a été fait depuis. Il examine en fait les données de base sur lesquelles l'EDF a construit son projet et répond aux critiques, à savoir quel est finalement le régime de la Meuse, en particulier le régime d'étiage. Les chiffres de 31 m³ par seconde sur dix jours consécutifs en année moyenne et de 20 m³ par seconde en année dite de retour, c'est-à-dire un an tous les dix ans, sont très largement contestés.

Je vous passe bien entendu tout le contenu technique, toutes les annexes, tout les calculs, pour retenir seulement une conclusion que l'on trouve à la page 8 de ce rapport. Je vous la lis: « En conclusion, les débits à Chooz pendant l'étiage de 1974 sont manifestement surestimés » — ce mot est souligné dans le texte —, « ce qui confirme l'examen global des débits spécifiques. Cette surestimation est de nature à fausser les statistiques relatives au débit d'étiage. » Dans la conclusion finale de ce rapport, je lis notamment: « L'importance du projet, la faiblesse relative du fleuve, la variabilité de la station de mesure de Chooz, la constatation de la surestimation de certains débits d'étiage nous ont incité à demander de nombreuses précisions et un examen approfondi des données de base. »

Voilà donc l'opinion du département des Travaux publics à propos de ce projet. Les inquiétudes que nous avions l'an dernier se sont encore aggravées, puisque aujourd'hui même les données de base sur lesquelles on était en droit de fonder ces inquiétudes sont contestées par le service d'études hydrologiques du département qui estime ces données de base surestimées. La situation est donc bien plus grave qu'il y a un an.

Il faut, je crois, monsieur le ministre, obtenir une réponse claire sur ce point. Cette surestimation est à ce point réelle que l'on trouve dans le rapport les calculs suivants: on mesure le début de la Meuse à Waulsort, on additionne le débit de tous les affluents jusqu'au barrage d'Ampsin, près de Huy, où il y a une installation de contrôle très précise du débit. On arrive à une assez bonne concordance. Assez curieusement, si au lieu de prendre le débit de la Meuse à Waulsort, on prend les chiffres français, à Chooz, on arrive à un débit beaucoup plus important que celui qui est mesuré à Ampsin. Par consé-

quent, les chiffres de Chooz sont surestimés. Tel est le problème et je pense qu'il est grand temps que toute la lumière soit faite.

Un deuxième point est lié à ce projet de centrale de Chooz, c'est le barrage sur la Houille, qui se trouve dans la même zone. On dit qu'il faut un barrage pour soutenir l'étiage de la Meuse, indépendamment du fait qu'il y ait ou non des centrales. On se trouve là en présence d'une étude très fouillée et relativement récente, puisqu'elle date du mois d'octobre 1980. Cette étude a bien mis en évidence qu'il n'y avait pas un débit minimum qui permettait de satisfaire à toutes les conditions, c'est-à-dire la dilution de la pollution thermique, la dilution de la pollution chimique et l'oxygénation des eaux. Au contraire, dans ce rapport on montre bien qu'il n'y a pas un seuil minimum au-dessous duquel tous les problèmes seraient résolus.

Pour la navigation en particulier, ce rapport montre que, même en supposant des augmentations du trafic fluvial — essentiellement sur le canal Albert alimenté bien entendu par les eaux de la Meuse —, le débit minimum ne serait pas amélioré par un barrage. Autrement dit, le débit actuel est suffisant sauf durant quelques jours par an.

Il existe pourtant des solutions beaucoup moins coûteuses que le barrage, à savoir le repompage des eaux aux écluses. Au chapitre consacré à la pollution, on s'aperçoit — cette évidence était jusqu'à présent restée dans l'ombre — qu'augmenter le débit ne résout pas les problèmes de la pollution qui reste entière. Certes, on peut la diluer et la transporter plus loin, mais cela ne résout pas les problèmes de pollution thermique ou chimique. Telle est la situation.

Pour aboutir — le rapport est très clair sur ce point — à une dilution, même si elle ne résout pas les problèmes particuliers de la pollution thermique, il faut augmenter le débit de manière considérable. Tout le monde sait que les eaux chaudes ne se mélangent pas aisément aux eaux froides, sauf si l'on atteint ce que les physiciens appellent « un régime d'écoulement turbulent ». Il n'en est pas de même dans un régime que les physiciens appellent « un régime d'écoulement laminaire », c'est-à-dire en lames parallèles.

Un barrage ne résoudra rien du point de vue de l'écoulement; il ne peut qu'ajouter quelques mètres cubes par seconde à un débit par ailleurs très faible. On est loin des chiffres nécessaires à un écoulement turbulent!

Si j'ai parlé tout à l'heure de débits d'étiage de l'ordre de 20 mètres cubes/seconde, en période de fortes eaux, le débit de la Meuse se situe largement et régulièrement, chaque hiver, au-delà de 800 mètres cubes par seconde. Jamais un barrage ne permettra de combler un tel écart en faisant passer l'étiage de 20 m³/seconde à 100 ou 150 m³! Il ne pourra amener que quelques mètres cubes par seconde en plus.

Le barrage de la Houille n'a de ce fait aucune justification ni économique ni technique, et ne résout rien. Si, malgré tout, on poursuit ce projet, c'est parce qu'il a une autre raison d'être, à savoir — je n'en vois pas d'autres — fournir précisément les trois mètres cubes par seconde que les centrales nucléaires vont exiger, dans les périodes où la Meuse ne pourra manifestement pas fournir ce débit.

Par conséquent, du côté belge, nous tenons là un argument extraordinaire pour tenir tête aux exigences françaises: d'une part, le respect des qualités et du débit des eaux de la Meuse; d'autre part, le barrage de la Houille. Nous détenons là un moyen de négociation.

J'aimerais, monsieur le ministre, connaître votre opinion sur ce point qui intéresse de très près les populations wallonnes proches du site de Chooz, mais aussi toute la Wallonie, dans la mesure où la Meuse, vous ne l'ignorez pas, est une artère vitale de toute l'activité wallonne.

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

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, vandaag gaat onze allergrootste zorg naar de crisis in de bouwsector. Wij hebben de indruk dat de omvang van het probleem nog niet is doorgedrongen tot alle beleidsverantwoordelijken en tot de publieke opinie. Op één jaar tijd is de werkloosheid in de bouw met 14 000 man toegenomen. Dat is evenveel als gans het personeel van Cockerill, waarover nu, terecht, zoveel drukte wordt gemaakt. Op het ogenblik is de aangroei van het aantal werkloze bouwvakkers direct sensationeel: 2 000 per maand.

In 1980 daalde het aantal bouwvergunningen ten overstaan van 1978 met 25 pct. Ten overstaan van 1979 daalde het aantal begonnen woningen met 25 pct. Het aantal begonnen niet-woongebouwen daalde met 20 pct. Ook de ontvangen hypotheekrechten slonken met 20 pct. ten overstaan van 1979.

Tenslotte daalde ook het aantal door de NMH aanbestede woningen met 20 pct. en dit door de opgelegde budgetbeperkingen. Enkele weken geleden waren de programma's voor 1981 voor de volkswa-

ningbouw nog steeds niet vastgelegd, zodat de NMH en de NLM met gekruiste armen zaten te wachten op betere tijden.

Wij vrezen dat de beperking van de kredieten van het ministerie van Openbare Werken tot 77,6 pct. rampzalige gevolgen zal hebben voor gans de bouwsector. De vaste kosten en de personeelslast kunnen immers nauwelijks verminderd worden. Gans de last van de besparingen zal dus op de investeringen zelf drukken en ik vrees dat die vermindering met 22,4 pct. van het totale budget een gevoelige stijging van de werkloosheid in de sector openbare werken tot gevolg zal hebben.

De crisis in de bouwnijverheid heeft verschillende oorzaken, maar de hoofdoorzaak is dat de opeenvolgende regeringen de bouw als de melkkoe van de natie hebben beschouwd en dat men de koe zo lang gemolken heeft tot ze bijna geen melk meer geeft.

Ook de jongste herziening van het kadastraal inkomen, die gezegd een neutrale operatie moest worden, is een nieuwe aanslag op de vastgoedsector geworden. Volgens de begrotingsramingen van 1981 zal er een meeropbrengst zijn ten opzichte van 1980 van niet minder dan 12,4 pct. Voeg daarbij dat de overheid in steeds toenemende mate de geldmarkt afschuimt om de begrotingsput te vullen en dit tegen hoge intresten, dan moet men niet ver zoeken naar de verantwoordelijkheden voor de huidige situatie.

Door de nationale regering en door de gewestregeringen werden heel wat, op zich zelf lovenswaardige pogingen, ondernomen om het bouwen opnieuw aan te moedigen, maar al die fragmentaire, tijdelijke en versnipperde initiatieven kunnen de diepgaande crisis niet wenen, omdat ze geen fundamentele oplossing bieden voor het feit dat bouwen voor de jonge gezinnen onbetaalbaar is geworden en voor de investeerders niet attractief!

De Volksunie heeft een hele reeks maatregelen uitgewerkt die een totaal nieuwe aanpak betekenen voor de bouwsector en die bovendien het voordeel hebben dat ze aan de Schatkist niets kosten. Integendeel, zij zullen de werkloosheid gedeeltelijk opslorpen en de inkomsten van de Schatkist vergroten. Die voorstellen zullen in de loop van de volgende dagen worden bekendgemaakt tijdens een persconferentie. Zoveel wil ik echter wel kwijt dat, het beste middel om een spectaculaire relance in de bouwsector mogelijk te maken is: het mobiliseren van het geld dat in steeds toenemende mate naar het buitenland vlucht. Met repressieve maatregelen zal men dat doel niet bereiken.

Integendeel, men moet diegenen die nog de wil en de moed hebben om in de bouw te investeren tegemoetkomen. Immers, elke baksteen die men in België koopt, is en blijft zichtbaar en de eigenaar en zijn erfenamen moeten er levenslang belastingen op betalen.

Als men het roer niet resoluut omgooit en indien men niet zeer vlug een bouwvriendelijk klimaat schept, gaan we naar de totale ineenstorting van een sector die vandaag toch nog altijd werk verschaft aan 240 000 werknemers en die door zijn multiplicatoreffect de motor is van onze nationale economie.

Het spreekt echter vanzelf dat men de middelen die ter beschikking staan oordeelkundig moet inzetten en dat men een einde moet maken aan de geldverspilling en aan de misbruiken.

De BRT heeft onlangs een uitzending gewijd aan het schandaal der nutteloze openbare werken. De belastingbetaler vraagt zich terecht af of dit alles straffeloos mag gebeuren en of degenen die voor die verkwisting van honderden miljoenen overheids gelden verantwoordelijk zijn dan nooit ter verantwoording zullen worden geroepen.

Ook in het Gents handelsdok werd een dure infrastructuur gebouwd die allicht nooit zal bezigtigd worden. Het betreft een bruggenhoofd van 50 miljoen voor een brug die niet zal worden gebouwd.

Sinds jaren vroegen de architecten zich af hoe het kwam dat op Stedebouw en Ruimtelijke Ordening landbouwzones als bij toverslag werden omgedoopt tot bouwterreinen, alleen voor bepaalde collega's welteverstaan. Het onderzoek van het Hoog Comité voor Toezicht heeft eindelijk het abces laten openbarsten. Ik hoop maar dat het onderzoek in volle klaarheid zal plaatsvinden, zonder aanzien des persoons, ook wanneer die personen staatssecretarissen of gewezen staatssecretarissen zouden zijn. In dit verband kan ik nog een aanvullende informatie geven.

In de periode dat de huidige Eerste minister nog staatssecretaris was van Streek economie en Ruimtelijke Ordening is er tussen het departement van Openbare Werken en het kabinet van de staatssecretaris een ernstige rel ontstaan. De gewestplannen werden in het Residence-Palace door de tekenners van de administratie opgemaakt. Plots zijn daar de kabinetsleden van de staatssecretaris opgedaagd — men heeft mij gezegd, minnengevallen — en zij hebben de gewestplannen meegenomen — men heeft mij gezegd, in beslag genomen — naar de Anspachlaan. Daar heeft men tekentafels geplaatst en daar

werden de plannen bijgewerkt door de politiek benoemde kabinetsleden. Dit gebeurde in de zomer van het jaar 1977 en de directeur-generaal van het ministerie van Openbare Werken heeft toen scherp geprotesteerd tegen die ongewone handelwijze en hij heeft alle verdere verantwoordelijkheid voor de gewestplannen van de hand gewezen.

Er gebeuren op Openbare Werken echter nog andere zonderlinge dingen.

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Mijnheer Van Ooteghem, laat mij toe u even te onderbreken. U spreekt hier over zaken die ik niet heb kunnen verifiëren.

De heer Van Ooteghem. — Dit is mogelijk, mijnheer de minister, maar ik meen dat ik de informatie waarover ik beschik op deze tribune mag verstrekken. Trouwens, indien u uw directeur-generaal van Openbare Werken zult raadplegen, zal hij niet anders kunnen dan deze informatie bevestigen.

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Ik neem akte van wat u zegt, mijnheer Van Ooteghem.

De heer De Seranno. — Ruimtelijke Ordening valt niet onder de bevoegdheid van de minister van Openbare Werken, mijnheer Van Ooteghem.

De heer Van Ooteghem. — In de periode waarvan sprake werden de gewestplannen opgemaakt door het bestuur van Stedebouw en Ruimtelijke Ordening in de Wetstraat 155. Het gaat echter niet daarover! De gewestplannen moeten niet door politici of door kabinetsleden worden opgemaakt of bijgekleurd, het moet gebeuren door de administratie, door de tekenners-ambtenaren die daarvoor zijn aangeworven.

Tijdens de commissievergadering heb ik vraagtekens geplaatst achter het systeem van de raamcontracten. Mijnheer de verslaggever, dit is geen kritiek op uw zeer degelijk verslag, maar .. neen dat mijn opmerkingen in verband met het systeem van de raamcontracten niet zo goed tot uiting komen in het verslag, wat uiteraard te wijten is aan de beknoptheid die u moest in acht nemen.

Men maakt steeds meer gebruik van raamcontracten. Daar was voor het eerst sprake van voor de werken te Zeebrugge, dan voor de scheepslift op het Centrumkanaal en nu voor de stormstuw. Die raamcontracten zijn voor bepaalde consortiums — en daar heb ik ook in de commissie op gewezen — een financieel perpetuum mobile dat, eens op gang gebracht, niet meer te stuiten is en steeds nieuwe opdrachten met zich meebrengt.

De kleine ambtenaren van Openbare Werken zijn niet opgewassen tegen de administratie van de binnen- en buitenlandse mammoetbedrijven. Hoe zouden die ambtenaren de boekhouding van die grote financiële groepen kunnen controleren? Het is gewoon belachelijk.

Het stemt mij dan ook dubbel wantrouwig dat de studieopdracht voor de stormstuw met een jaar werd verlengd. Was de opdracht niet klaar binnen de afgesproken termijn, of doet men hier aan subsidiering die haar naam niet durft te noemen? Als die studieopdracht niet klaar was, mijnheer de minister, wie is daar dan verantwoordelijk voor? Er was een bepaalde termijn afgesproken en het studiebureau had er zich toe verbonden binnen die termijn, die eindigde in oktober 1980, de studiopdracht te beëindigen. Dit is niet gebeurd. Waaraan is het te wijten dat die opdracht nu met een jaar werd verlengd?

Maar er zijn niet alleen de gewestplannen en de raamcontracten, er is ook de overbodige luxe.

Toen u nog minister van Verkeerswezen was, heb ik van op dit podium geprotesteerd tegen de megalomanie bij het bouwen van de Brusselse ondergrondse. Ik heb u de metropaleizen verweten met hun dure marmersoorten en mozaïeken. Toen hebt u mij geantwoord dat dit toch maar een klein percent van de investeringen betekende. Vandaag hebt u het geweer van schouder veranderd en predikt u de matiging en de bescheidenheid. Minister Chabert van Openbare Werken veroordeelt minister Chabert van Verkeerswezen.

Vandaag zou ik eens te meer willen aandringen — ik heb het reeds zo vaak gedaan — op het gebruik van onze eigen degelijke producten, zoals baksteen als gevelbekleding.

In verband met bezuinigingen kan ik nog een kleine suggestie doen. Schrap de voorziene politieke weg 746 van Dottenijs naar Armentiers uit uw budget, want de aansluiting via Vlaams grondgebied is niet haalbaar. En wat kan men beginnen met een snelweg die maar tot aan de taalgrens loopt? Ik ben er overigens van overtuigd dat de deskundigen die een kosten-batenanalyse maken van de voorziene

openbare werken, niet enthousiast zullen zijn voor de voorgestelde snelweg en dat zij u zullen adviseren de bestaande wegen gewoon te verbeteren en verder gebruik te maken van de A17 en A19. Ik geloof ook dat sommige autowegen die men nu aan het aanleggen is nooit een kosten-batenanalyse zouden doorstaan. U zou beter de schromelijke achterstelling van Vlaanderen wegwerken op het gebied van de gewone wegenbouw.

Met de parkings en andere infrastructuur langs de autowegen heeft men overigens ook overdreven. België is een klein land waar men in één ruk doorrijdt. Wij hebben geen reusachtige parkings met *Raststätten* nodig, zoals in Duitsland, waar dagelijks duizenden toeristen en vrachtwagenchauffeurs eten, zich verfrissen en zelfs overnachten. Sommige parkings liggen er in ons land bijna het ganse jaar troosteloos en verlaten bij als een betonnen aanklacht tegen de zoveelste verspilling van waardevolle landbouwgrond.

Vandaag is iedereen het erover eens dat men ook bij de verlichting van de autowegen het geld van de belastingbetaler door deuren en ramen heeft gegooid. Zowel mijn collega Maes als ikzelf hebben reeds jaren geleden aangedrongen op besparingen bij de verlichting van de autowegen. Ik vond het niet absoluut noodzakelijk bij nacht de krant te kunnen lezen op de grote wegen. Ik stelde voor één op twee lampen te doven en in het vervolg de verlichtingspalen verder uit elkaar te plaatsen. Toen antwoordde men mij dat dit niet kon omdat men daardoor een gevaarlijk laddereffect zou bereiken. Nu kant het plotseling wel en men wil van het ene uiterste naar het andere gaan en tijdens bepaalde uren de lichten helemaal doven. Dat is natuurlijk fout, want onze wegen zijn voorzien voor verlichting en de reflecterende wegmartering in en naast het wegdek ontbreekt in de meeste gevallen volledig. In Duitsland zijn de meeste autowegen en *Bundesstrassen* niet verlicht, maar precies door die reflecterende wegmarteringen kan men er 's nachts absoluut veilig rijden. Dit is niet altijd het geval op onze wegen.

Volgens ons gaat de aandacht van Openbare Werken overigens te eenzijdig naar de autowegen. Daar worden de middenbermen en wegranden van groen voorzien en regelmatig onderhouden. Volgens sommigen wordt er zelfs te kort en te dikwijls gemaaid. De rijksweegen liggen er echter meestal naakt en kaal bij. Daar is er nagenoeg geen groenaanleg en zijn er weinig onderhoudsbeurten, met als resultaat smerige wegkanten gesmukt met brandnetels en onkruid.

Op de rijksweegen zijn er vooral kruispunten. Hier zou ik als voorbeeld nog eens willen wijzen op de levensgevaarlijke situatie op de Kortrijksesteenweg te Sint-Denijs-Westrem. Vroeger moest men om links af te slaan uiterst rechts voorsorteren en dan de rijksweg dwarsen. Die regeling werkte tot ieders tevredenheid. Tengevolge van de nieuwe Wegcode mag dat niet meer en moet men op het linker rijvak wachten om links af te slaan. Het gevolg is filevorming en tragische verkeersongevallen.

De minister van Openbare Werken wast zijn handen in de onschuld en verwijst naar zijn collega van Verkeerswezen, volgens mij ten onrechte. Openbare Werken heeft zich niet voorbereid op de nieuwe Wegcode. In het buitenland bestaat die regeling reeds sedert geruime tijd, maar daar heeft men tijdig voorsorteerstroken aangelegd, die geen hinderpaal vormen voor het doorgaand verkeer en er zelfs dikwijls door een tussenberm van gescheiden zijn. De situatie die ik geschetst heb op de Kortrijksesteenweg vindt men natuurlijk ook elders, en ik dring met grote nadruk op aan om hiervoor zo spoedig mogelijk passende oplossingen te zoeken, evenals trouwens voor de verkeersveiligheid in de woonzones.

Een oud stokpaardje van mij is de kritiek op het doorgaand verkeer dat in België meestal dwars door de dorpen loopt. Hoeveel duizenden kinderen en volwassenen hebben die lintbebouwing en die ruimtelijke wanorde met hun leven betaald? Zijn wij dan echt zoveel onbekwamer dan onze Noorderburen waar sinds jaar en dag de dorpen uitsluitend voorbehouden zijn voor het plaatselijk verkeer, voor voorgangers en fietsers, terwijl het doorgaand verkeer rond de bebouwde kom wordt geleid?

Nu lees ik in het verslag tot mijn grote tevredenheid dat u daar in België ook werk wil van maken en dat is goed zo, niet alleen voor de verkeersveiligheid maar ook voor de werkverschaffing want dergelijke kleinschalige projecten zijn veel arbeidsintensiever dan autowegenbouw. Er schuilt echter een addertje onder het gras.

Op bladzijde 9 van het verslag lees ik immers: «... in sommige gevallen biedt de aanleg van een door het doorgaand verkeer gebruikte rondweg aan de plaatselijke handel ruimere mogelijkheid inzake toegankelijkheid en parkeergelegenheid.»

Ik durf niet te veronderstellen dat het uw bedoeling is het doorgaand verkeer rond de steden en dorpen te leiden met de bedoeling daar een nieuwe lintbebouwing, zij het dan een winkellintbebouwing, toe te laten. Niet alleen de lintbebouwing maar ook de onveiligheid

ontbrekende fietspaden hebben reeds talloze slachtoffers gemaakt vooral onder de jonge verkeersdeelnemers.

Wat de fietspaden betreft, moeten we eens te meer Nederland tot voorbeeld nemen, waar men erin geslaagd is een dicht net van wegen aan te leggen die uitsluitend voor de fietsers zijn gereserveerd. Meestal zijn ze door een haag of een tussenberm van het gemotoriseerd verkeer gescheiden maar vaak ook lopen ze helemaal afzonderlijk door de mooiste toeristische streken van het land. Soms op de kruinen van de dijken of langs de kanalen en bijna altijd met een speciale bewegwijzering in een aparte kleur. Wij zullen op het einde van uw eerste eigen begrotingsjaar nagaan of de ingeschreven 970 miljoen voor fietspaden ook werden gebruikt.

Wanneer ik als verontschuldiging voor onze achterstand in het verslag lees dat er in ons land minder fietsers zijn, dan moet ik denken aan het grapje van het ei en de kip. Waar er geen fietspaden zijn, komen er ook geen fietsers. Wie van ons durft vandaag nog zijn kinderen per fiets naar school te sturen, dwars door het razende gemotoriseerde verkeer? Hoe vaak staan de auto's geparkeerd op het fietspad zodat de fietsende kinderen levensgevaarlijke uitwijkmanoeuvres moeten uitvoeren? Ook hiervoor moet dringend een oplossing worden gezocht.

Zoals we in dit land reeds een paar maal tot onze eigen schade en schande hebben ondervonden, bestaat er niet alleen levensgevaar op de wegen, maar ook achter de broze dijken. In dit verband sluit ik mij aan bij de uiteenzetting van collega Egemeers.

Tot mijn teleurstelling heeft men ernstig gesnoeid in de kredieten voor de versterking van de dijken. Na de grote overstromingsramp in het Scheldebekken heeft de toenmalige regering — en ook de volgende regeringen — zich formeel verbonden jaarlijks minstens 1 miljard uit te trekken voor de beveiliging van het Scheldebekken tegen stormvloed op de Noordzee. Dit jaar is er slechts in 800 miljoen voorzien. Dit is in strijd met de belofte van uw voorgangers en ik verzoek u dan ook dit krediet met 200 miljoen te verhogen. Ik heb mij veroorloofd in die zin een amendement in te dienen.

Iedereen weet dat een dijk slechts zo sterk is als zijn zwakste plaats. Alle deskundigen zijn het erover eens dat die zwakste schakel op dit ogenblik Gentbrugge is. Men kan daar eigenlijk niet eens van dijken praten want die afgebrokkelde, smalle, broze aardewallen verdienen de naam dijk niet.

Wat de waterwegen zelf betreft, zou ik nog eens willen inpikken op de discussie in de commissie. De werken voor de calibrering van onze waterwegen zullen pas dan ten volle renderen indien de stroom of het kanaal over de hele lengte bevaarbaar is voor grotere tonnenmaten. Dit geldt vooral voor de Bovenschelde, de Leie en het kanaal van Gent naar Brugge. Er werden daar miljarden geïnvesteerd maar de stoppen zullen nog jaren blijven bestaan.

In 1984 is de hele Bovenschelde bevaarbaar voor schepen van 1 350 ton maar voor de «Pont des Trou» te Doornik is er nog steeds geen oplossing en in Frankrijk kan de Schelde hooguit door schepen van 600 à 800 ton worden bevaren. Ook de aansluiting van de Leie op de Franse waterlopen stuit op de onverschilligheid — of is het onwil — van onze zuiderburen. De zwaai om te Aalter ligt reeds jaren te wachten op de 2 000 ton-schepen die uit de Gentse haven moeten komen om er de belangrijke bedrijven te bevoorraden. Met veel geluk en met veel goede wil kunnen kleine schepjes Aalter bereiken. Ik dring dan ook nog eens sterk aan op een onmiddellijke beslissing voor de stop van Doornik, op spoedige onderhandelingen met Frankrijk over de calibrering van Leie en Schelde en op een welomlijnd programma voor de valorisatie van de investeringen op het kanaal van Gent naar Brugge.

Ik vrees dat men niet alleen met Frankrijk maar ook met Algerije zal moeten onderhandelen maar dan over een heel ander probleem.

Met de bouw van de haven van Zeebrugge hebben we immers geen geluk. Na de talloze vergissingen en mislukkingen ontstaat er nu nieuwe vertraging omdat de Staat de aannemers te laat betaalt, en door de faling van TRT. En boven de hele operatie hangt het zwaard van Damocles van een boete van één miljard frank per maand indien de aardgasterminal niet tijdig klaar is. De ministers die een dergelijk contract met Algerije hebben ondertekend dragen een niet-benijdenswaardige verantwoordelijkheid.

De enorme investeringen die in Zeebrugge worden gedaan om ons land veilig te stellen op het gebied van de energievoorzorging mogen niet leiden tot een discriminatie ten opzichte van Gent. Ik kan het betoog van collega Claeys hierover steunen.

De kredieten voor de zeehavens zijn volgens mij erg ongelijk verdeeld. De 500 miljoen voor de Gentse haven staan niet in verhouding tot het belang van de haven en van de talrijke nieuwe initiatieven die een onmiddellijke tewerkstelling tot gevolg zullen hebben.

Reeds jaren dring ik aan op de afwerking van de industrieweg op de linkeroever: het noorden- en het zuidenvak zijn klaar en het middenvak blijft onaangeroerd liggen. Met een relatief kleine investering kan die weg worden voltooid en de terreinen op de linkeroever ontsloten. Maar er gebeurt niets. Het begint op sabotage te gelijken. Leg a.u.b. het probleem voor aan uw werkgroep die de prioriteiten moet vastleggen. Ik ben ervan overtuigd dat men mijn standpunt zal bevestigen.

Maar al onze grote en kleine problemen mogen de aandacht niet afleiden van die landgenoten die aangewezen zijn op onze solidariteit, namelijk de minder-validen.

Wat de toegankelijkheid van de openbare gebouwen door gehandicapten betreft, staan we nog nergens. Wat baat het een parkeerplaats voor gehandicapten vóór een openbaar gebouw te reserveren indien de gehandicapte zelf het gebouw niet kan betreden? Tijdens dit Jaar van de gehandicapten zijn er veel ogen op de minister gericht en koesteren de gehandicapten de hoop dat er uitvoeringsbesluiten zullen worden getroffen om de toegankelijkheid van de openbare gebouwen te verbeteren. Ik weet dat er vaak zeer grote technische moeilijkheden bestaan, maar waar een wil is, is een weg en waar een wil is, komt er ook een lift of een hellend vlak voor de gehandicapten.

Mijnheer de minister, tot besluit kan ik u niets anders beloven dan onze medewerking aan goede initiatieven en onze opbouwende kritiek daar waar uw beleid te kort schiet. Voor de rest nemen we ons voor onze rol ter volle te spelen: de rol van een constructieve maar waakzame oppositie. (*Applaus op de banken van de Volksunie.*)

M. Boey, vice-président, prend la présidence de l'assemblée

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

M. J. Gillet. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, permettez-moi d'intervenir dans la discussion relative au budget 1981 du ministre des Travaux publics pour émettre les quelques réflexions que me suscitent l'étude du projet de budget et la lecture du rapport, comme de coutume brillant, de notre collègue De Seranno.

Une première réflexion, qui n'est pas propre au seul budget que nous discutons aujourd'hui, c'est mon agacement devant les trop nombreux changements de présentation apportés aux documents budgétaires. En effet, pour quelle raison s'est-on cru obligé de présenter les crédits sur une seule colonne et en imprimant les textes sur la longueur plutôt que sur la hauteur? Lire les tableaux-loi d'un budget comporte un fameux risque: celui d'attraper un torticolis. De plus, mêler à la suite les uns des autres les crédits non dissociés, les crédits d'engagement et les crédits d'ordonnement rend la consultation du document plutôt difficile.

Les remarques que je viens de faire sont peut-être marginales dans le cadre de la discussion, mais elles me paraissent dignes de retenir l'attention.

En ce qui concerne le budget que vous nous proposez, je me dois de remarquer, monsieur le ministre, qu'une fois de plus, les crédits d'entretien prévus sont anormalement bas, je dirais même, manifestement sous-évalués.

Si on se rappelle les dizaines de milliards affectés chaque année à la réalisation du programme d'investissements, on doit savoir que le patrimoine de l'Etat s'est accru d'une manière extraordinaire ces dernières années.

Comment expliquera-t-on dès lors que les crédits affectés à l'entretien restent chaque année à un niveau aussi bas? A cela, je vois deux possibilités: la première, et ce serait irresponsable, c'est qu'on ne veut pas entretenir le patrimoine de l'Etat; la seconde, et elle me paraît la plus vraisemblable, c'est que l'hypocrisie sert de politique budgétaire au gouvernement qui nous dirige.

Il faut plus que jamais une politique soucieuse de cohérence et axée plus efficacement sur la sauvegarde de l'emploi; or, le budget des Travaux publics est un instrument extraordinaire entre les mains des pouvoirs publics en l'espèce.

Ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, que l'effet multiplicateur sur l'emploi des travaux d'entretien est bien plus important que les dépenses des grands travaux d'investissement?

Le budget que vous présentez me semble bien peu répondre au souci qui devrait être le vôtre de soutenir l'emploi en opérant des glissements de crédits à l'intérieur du budget.

Mettre en œuvre des machines pour réaliser des investissements parfois teintés de mégalomanie ne correspond sans doute pas aux préoccupations du monde de la construction. Réduisez donc votre programme d'investissement de quelques milliards, augmentez votre

programme de petits travaux et surtout vos crédits d'entretien. Si vous ne pouvez le faire cette année, inspirez-vous de cette réflexion pour l'année prochaine.

Il faut sortir de ce cercle vicieux: investir, ne pas entretenir, laisser se dégrader le patrimoine pour être finalement obligé de réinvestir à grands frais.

La situation de nos finances publiques est tellement dramatique que je considère que n'importe quel projet nouveau doit être étudié avec soin avant exécution, il faut qu'il y ait adéquation des investissements aux besoins du pays.

Je constate par ailleurs que le département des Travaux publics pourrait presque être rebaptisé en ministère des Affaires zeebruggeoises, mais je ne m'étendrai pas longuement sur votre politique portuaire; d'autres collègues s'en sont chargés et certains en parleront sans doute encore.

Malgré tout, je me demande si la trinité Zeebrugge-Anvers-Gand n'accapare pas trop de crédits. Je ne critique pas, monsieur le ministre, je constate simplement un fait parce que je ne voudrais pas que l'on fit avec nos ports ce que l'on a fait avec nos universités, c'est-à-dire en éparpiller dans presque toutes nos villes. J'insiste sur ce point. Il faut une politique portuaire cohérente et nationale qui profite aussi à la Wallonie.

Je crains que les investissements consentis au bénéfice de ces trois grands ports soient plus axés sur des considérations d'économie régionale que sur des besoins vraiment nationaux.

En ce qui concerne le secteur « routes », j'ai en vain cherché dans le rapport un exposé relatif à la suppression des intercommunales autoroutières. Si ce sujet n'a pas été abordé en commission, je voudrais que vous me donniez à cette tribune votre intention en la matière. Dans le cadre d'une politique d'assainissement et d'austérité, il apparaît à première vue qu'une telle suppression pourrait se justifier.

Monsieur le ministre pourrait-il me faire savoir quelles économies pourraient être attendues en cas de suppression des intercommunales? J'aimerais, dans le même ordre d'idées, savoir ce qu'a pu coûter en 1980 en jetons de présence, frais administratifs et avantages divers, le fonctionnement des différents conseils d'administration?

D'autre part, toujours dans le secteur « routes », et là j'aborde un problème plus local, j'aimerais obtenir quelques éclaircissements sur les travaux prévus en 1981 sur la route nationale 32 Theux-Spa. Le programme physique de 1981 du Fonds des Routes prévoit des travaux pour un montant de 25 millions; de quels travaux s'agit-il?

D'autre part, un autre problème routier se pose depuis de longues années dans la région de Spa; je veux parler du passage du charroi automobile de la firme Spa Monopole. Il faut absolument, et nous en avons discuté au gouvernement provincial de Liège, appliquer la solution la plus intelligente et la moins onéreuse au détournement du trafic; ici je suis certain que vous serez d'accord avec moi, c'est-à-dire s'écarter au maximum des quartiers habités des communes de Theux et de Pepinster, et éviter l'expropriation de nos terres agricoles. Le danger croissant créé par le passage quotidien de centaines de véhicules lourds à travers la ville de Theux doit absolument cesser si l'on veut éviter un jour une véritable catastrophe.

Monsieur le ministre, voici ma dernière question: chaque fois que nous nous croisons dans les couloirs du Sénat, et nous nous croisons souvent, et que je vous demande des nouvelles de la route 426, vous me répondez que cette route vous y songez à votre coucher, vous en rêvez pendant votre sommeil, et vous y pensez à votre réveil. Comme j'ai à cœur votre tranquillité d'esprit, monsieur le ministre, je vous en conjure, signez donc l'arrêté royal de reprise et allez en paix. (*Sourires. — Applaudissements sur les bancs libéraux.*)

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

De heer De Bondt. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, mijn uiteenzetting zal uit vijf punten bestaan.

Ik wend mij eerst tot de rapporteur. Nadien zal ik trachten aan te tonen dat het helemaal fout is te ijveren voor een vermindering van de begroting van Openbare Werken. In derde orde zou ik twee beleidsopties op korte termijn willen aanbevelen aan de minister. Ten vierde zou ik een kanttekening willen maken over de jongste beslissing van de minister met betrekking tot de Berendrecht-sluis, om dan een kort besluit aan mijn uiteenzetting toe te voegen.

Punt één. Ik meen in waarheid te mogen verklaren dat de heer De Seranno met zijn verslag maar ook met zijn inleidende uiteenzetting ter gelegenheid van de bespreking een belangrijke bijdrage heeft geleverd tot de kennis van en ook tot het inzicht in de begroting van Openbare Werken. Het instrument « begroting » is een aanleiding voor ons om een beter begrip te verwerven inzake het gevoerde be-

leid. Het feit dat de heer De Seranno reeds meermaals de gelegenheid heeft gehad de opdracht van de commissie voor het opmaken van het begrotingsverslag te aanvaarden, brengt mee dat hij behoort tot de weinigen in de Senaat die een goed inzicht hebben in de beleidsopties van dit departement. In een land als het onze waar de ministers van Openbare Werken zich zo snel opvolgen, is het een grote waarborg voor de Senaat om een vaste, juiste en duidelijke lijn voor de toekomst te kunnen afbakenen. Ik ben — mede namens onze collega's, naar ik meen — de heer De Seranno daarvoor bijzonder dankbaar.

Het zou moeten kunnen dat ook in den lande en door de collega's die de bespreking in openbare vergadering niet kunnen bijwonen, de begroting beter bekend is. De stukken over die begroting moeten grondig worden ingekeken en gelezen waarna een politieke discussie tot stand zou moeten komen.

Die noodzakelijkheid zal trouwens blijken uit het tweede punt van mijn uiteenzetting. Ik stel dat het helemaal onjuist is te ijveren voor een vermindering van de begroting van Openbare Werken. De bijdrage die de begroting van Openbare Werken kan leveren tot de nationale economie, inzonderheid in de sector van de bouwnijverheid, wordt, hoe dan ook — het is contradictorisch met de behoeften van onze samenleving — met het jaar kleiner. Dat is aangetoond in het verslag van de heer De Seranno en hij heeft het klaar en duidelijk uiteengezet in zijn inleiding.

Als men bladzijde 83 van het verslag over de begroting van Openbare Werken 1979 naslaat en daarnaast de begroting van 1981 bekijkt is het ontstellend vast te stellen dat van de 54 miljard die in 1981 mogen worden besteed maar de helft beschikbaar is voor nieuwe toewijzingen. Daar de kostprijs stijgt, is het volume van de werken kleiner. Ik sluit hier aan bij de uiteenzetting van de heer Belot die in zijn uiteenzetting hetzelfde probleem heeft aangesneden. Vergeten wij niet dat in de totaliteit van de bouwsector het werk dat zal worden uitgegeven door het departement van Openbare Werken 36 pct. van het volume bedraagt. Vergeten wij evenmin dat op het ogenblik het totaal aantal werklozen in de bouwsector groter is dan het totaal aantal tewerkgestellten in de staalsector.

In de Kamer is een belangrijke interpellatie bezig over het jongste staalakkkoord. Zijn wij ons wel bewust van de moeilijkheidsgraad waarin de bouwsector zich thans bevindt? Op het ogenblik — wij juichen dit toe — is er een ultieme poging van ronde-tafelgesprek tussen de regering en de bouwsector om alsnog zoveel mogelijk de acute moeilijkheden die de bouwsector thans kent te remediëren.

Van daaruit kunnen wij niets anders doen dan het belang van de begroting Openbare Werken voor onze nationale economie en voor de bouwsector in het bijzonder onderstrepen. Wij steunen de minister, daar waar het erop aankomt om op een verantwoorde wijze het volume van middelen ter beschikking van het departement van Openbare Werken te verdedigen, te handhaven en op de juiste wijze te zien toenemen.

Als derde punt wil ik twee beleidsalternatieven naar voor brengen, waarvan ik groot belang meen te moeten hechten en waarvan ik hoop op instemming te kunnen rekenen.

Er is een eerste optie die ik onder de volgende stelregel wil formuleren. Er moet worden afgewerkt in den lande wat reeds is aangevat. Niet willekeurig, maar prioriteit moet krijgen datgene wat op basis van het reeds geïnvesteerde volume door een bijkomende investering zijn initiale of zijn optimale rendement kan bekomen.

In dat verband pleit ik — ik val hier de heer De Seranno bij die een ander werk heeft aangeduid en ook collega Claeys en andere sprekers die over de haven van Gent hebben gesproken — voor de afwerking langs de waterwegen tussen het gebied van Noord-Frankrijk, de havenzone van Gent en de verbinding van Gent met de Rijn. Er zijn grote werken gebeurd voor de verbetering van de capaciteit van de Schelde ten zuiden van Gent en van de Leie die ook ten zuiden van Gent stroomt. En is een strategische moeilijkheid ter hoogte van Doornik.

Het gaat hier over een plan dat dateert van 1954, hetgeen reeds een hele periode is. Wanneer men al de reeds geïnvesteerde middelen actualiseert vertegenwoordigen deze een formidabele som. Al degenen die verantwoordelijkheid dragen moeten gaan samenzitten om een oplossing te vinden voor Doornik. Ik meen dat deze oplossing in fasen moet worden aangepakt waarbij elke fase reeds een nuttig effect heeft en waarbij ook wordt gelet op de beperkte beschikbare middelen. Dit is prioriteit nr. één. Vermits Openbare Werken nationaal blijft mag men het rendement van enkele grote werken niet afwegen of bestuderen in termen van tegenstellingen. Het zou vanuit nationaal Belgisch standpunt verkeerd zijn die moeilijkheden terzijde te laten. Wij moeten die problematiek durven aan te pakken. Wij rekenen erop dat de minister daar op korte termijn iets zal kunnen

aan doen. Ik hoop dat hij daarvoor de steun zal vinden in de Senaat en dan vooral van de leden die zich speciaal met dit probleem willen bezighouden.

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Mijnheer De Bondt, ik ben u dankbaar voor de stellingname in verband met het nationale karakter van deze grote openbare werken.

De heer De Bondt. — Een tweede optie is dat er onmiddellijk enkele nieuwe grootscheepse openbare werken moeten worden aangepakt die economisch ofwel algemeen maatschappelijk rendabel of onmisbaar zijn. Naar mijn gevoelen zijn dat de constructie van de stormstuw te Antwerpen waarover reeds verschillende collega's — en ik verheug mij erover — uitvoerig en deskundig het woord hebben gevoerd. Het gaat ook over de Liefkenshoektunnel ter hoogte van Antwerpen.

Wat de stormstuw betreft, kan ik kort zijn over het technisch aspect van deze zaak omdat de heer Egemeers en ook anderen hierover tijdens de bespreking passend het woord hebben gevoerd.

Ik wil nog even de nadruk leggen op het belang van de openbare werken voor de bouwnijverheid als multiplicator. In onze industriële activiteit is een constructie zoals de stormstuw te Antwerpen die maatschappelijk verantwoord is, daar ben ik van overtuigd, een referentie op het internationale vlak. Ik hoop dat dit zal uitmonden in een aantal economische bedrijvigheden, waaraan wij op het ogenblik zo'n grote behoefte hebben in de industrie en in de sectoren die helpen bij de bouw van de stormstuw. Deze bedrijven kunnen immers slechts de werkgelegenheid handhaven en uitbreiden wanneer zij op de internationale markt beschikken over zo'n referentie. Ik neem aan dat de heer Egemeers ermee akkoord gaat dat de stormstuw technisch gezien van die aard is dat hij als een belangrijke referentie kan worden gebruikt op de internationale markt. Het beveiligen van havens, industriegebieden en achterliggende woongebieden tegen de bewegingen van de zee of van een stroom is immers een wereldwijde problematiek.

De bouw van de Liefkenshoektunnel is een eerste voorwaarde voor de industriële uitbouw van de rechter- en de linkeroever, voor de interdependentie tussen deze twee industriegebieden en voor de verlichting van de overbezette Kennedytunnel en Waaslandtunnel en van een gedeelte van de E3 ten zuiden van Antwerpen. Bovendien is deze tunnel ook noodzakelijk omwille van de veiligheid. De Liefkenshoektunnel is bijgevolg het tweede grootscheepse werk dat mijns inziens onmiddellijk moet worden uitgevoerd.

Dezer dagen las ik in de krant dat er een beslissing werd genomen in verband met de sluis van Berendrecht. Collega Nutkewitz heeft deze beslissing gerelativeerd. Dit is zijn rol vermits hij niet tot de meerderheid behoort.

De heer Vanderpoorten. — Daar behoort u zelf ook niet helemaal toe!

De heer De Bondt. — Mijnheer Vanderpoorten, het staat u vrij te denken wat u lief is in de Partij voor Vrijheid en Vooruitgang.

Indien er inderdaad een beslissing genomen is over de sluis van Berendrecht, is het niet nuttig nog vragen te stellen over de prioriteit. Ik zou zelf niet zo'n prioriteit geven aan deze sluis. De professoren Rinkelmans en Suykens, bekende haveneconomisten, laten trouwens andere geluiden horen over het nodige havenfront of over de behoefte aan kaailengte. In het absurde geval zou men filevorming kunnen uitschakelen door voor elke cliënt een loket te openen. Dit is natuurlijk onbetaalbaar. Ik hoop dat de berekeningen met betrekking tot het rendement niet werden verwaarloosd bij het nemen van de beslissing.

Om te besluiten, mijnheer de minister, wil ik zeggen dat men best onmiddellijk beslissingen neemt over de grote strategische infrastructuurwerken die ik heb genoemd, ongeacht de financieringsmethoden die men wil gebruiken. De Belgische regering schrikt steeds terug zodra er kritiek komt op de voorgestelde financieringsmethode. Men moet een financieringsmethode durven uit te werken zodat de infrastructuurwerken kunnen worden tot stand gebracht. De formule voor Liefkenshoek, namelijk autofinanciering via een bouwconsortium, kan snel worden uitgewerkt en vormt geen beletsel voor de onmiddellijke aanvang van de werken.

Mijnheer Egemeers, de bijkomende studie over de rentabiliteit van de stormvloedkering, die de minister heeft laten uitvoeren gelijktijdig met de eigenlijke studie van het syndicaat, zou bij de hervatting van onze werkzaamheden moeten worden beëindigd...

De heer Egemeers. — Ze komen te laat!

De heer De Bondt. — ...zodat de minister een beslissing kan nemen vóór het einde van 1981 en de consequenties van zijn beslissing reeds in de begroting van 1982 kunnen worden doorgerekend. De werken kunnen dan starten in 1982. Op die manier zijn de vraagtekens die bij u, mijnheer Egelmeers, en bij velen blijven bestaan omtrent het niet-uitvoeren van het Sigma-plan van de baan, want het tempo waarmee wij de stormstuw kunnen bouwen is hetzelfde als dat waarmee de werken uit het Sigma-plan kunnen worden uitgevoerd. Deze werken hebben tenslotte maar een voorlopig karakter, en zouden over tien of twintig jaar moeten worden herbegonnen.

Dit waren dan de aspecten waarop ik bij de bespreking van de begroting de aandacht wilde vestigen. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de rapporteur.

De heer De Seranno. — Mijnheer de Voorzitter, ik heb het verslag al toegelicht, maar ik neem nog even het woord om de minister in staat te stellen gegevens in te zamelen betreffende vragen die mij terloops door collega's werden overgemaakt.

In de vroegere begrotingsdocumenten kwamen uitgebreide tabellen voor betreffende het personeelsbestand bij Openbare Werken. Deze tabellen die vorige jaren aan de begrotingsdocumenten werden gevoegd, zijn uit zuinigheidsoverwegingen weggevallen op aanraden van de minister van Begroting. Deze tabellen waren voor het Parlement nochtans belangrijk, omdat daarmee een aantal analyses konden worden gemaakt, meer bepaald betreffende de meer dan 10 000 personeelsleden van het departement van Openbare Werken.

Wij wensen van de heer minister te vernemen hoeveel leden van zijn departement zowel als van parastatalen afhankelijk van zijn departement zoals de Dienst voor de Scheepvaart, het Wegenfonds, de Regie der Gebouwen en andere, werden overgeheveld naar de kabinetten van de tweëndertig ministers en staatssecretarissen. In de begroting staan trouwens wel de vergoedingen vermeld voor niet-ambtenaren, maar niet de wedden uitgekeerd aan ambtenaren die gedetacheerd zijn.

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

De heer Adriaensens. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, ik zal mijn uiteenzetting beperken tot een vijftal punten, want ik geloof niet dat het de bedoeling is alles te herhalen wat over algemene zaken reeds werd gezegd.

In verband met het dijkenbeleid, en dit is dan het eerste punt, heb ik bij vorige gelegenheden reeds de kans gehad uw voorganger, de heer Mathot, geluk te wensen voor het feit dat hij als Waals minister de basis heeft gelegd voor een geheel nieuw dijkenbeleid in de streek waar ik woon, namelijk Klein-Brabant, Willebroek en Mechelen.

Zoals zoëven werd vermeld, werd 1 miljard frank uitgetrokken om de dijken van de Schelde, de Rupel, de Dijle, de Nete en de Zenne te versterken. Uiteraard zijn al deze werken nog niet klaar, maar wij verheugen ons over de resultaten die we reeds zien en die alleszins hoopgevend zijn. Ik geloof dat wij bij u niet moeten aandringen op dat u deze werken met bekwaame spoed zou laten verder zetten.

Ik heb u een parlementaire vraag gesteld in verband met bepaalde hoogten in Klein-Brabant, waar twijfel bestaat of er in Hingene nog potpolders zullen zijn of niet. U hebt gezegd dat deze vraag is vastgeanker aan de beslissing die u en de regering zullen nemen in verband met de stormstuw, ik meen in oktober 1981. Wij zullen daar dus klaarder in kunnen zien op het ogenblik dat deze beslissing getroffen is.

Een tweede opmerking houdt verband met het zeekanaal Brussel-Rupel. U zelf hebt in uw inleidende uiteenzetting het belang van dit kanaal onderstreept. Het is dus niet nodig dat ik de volledige argumentatie herhaal die op bladzijde 20 van het verslag te vinden is. Ik hoop alleen, mijnheer de minister, dat u hier dezelfde politiek zult voeren als die voor de autowegen welke u als volgt hebt omschreven: «De voorzetting van de belangrijke infrastructuurwerken ten einde de gedane investeringen zo spoedig mogelijk te laten renderen.»

Ik hoop dat u dit niet zult vergeten voor het zeekanaal van Willebroek, de verbinding Brussel-Rupel dus. Dit kanaal zou volgens de eerste planning volledig klaar zijn geweest in 1975. Dat dit niet gebeurde is uiteraard niet uw schuld, maar die van alle vorige regeringen die het budget steeds opnieuw hebben verminderd, zodat de originele planning moest worden verlaten, de prijs dus aanzienlijk verhoogde, en wij zeer grote moeilijkheden hebben ondervonden. Ik hoop dat dit in de toekomst niet meer zal gebeuren.

Ik ben hierover bezorgd omdat ik meen te weten dat vorig jaar de financiële planning opnieuw in orde was terwijl ze vandaag niet meer

wordt gevolgd en de budgetten opnieuw werden verminderd, hoewel ze vorig jaar waren gepland voor de volgende vijf jaar.

Mijnheer de minister, ik zal hier niet in het lang en in het breed herhalen wat ik reeds bij vorige gelegenheden heb gezegd, maar die vertragung van de uitvoeringswerken van het zeekanaal hebben in de gemeente waar ik woon, Willebroek, maar vooral in de deelgemeente Tiselt, aanleiding gegeven tot schandalige toestanden. Gedurende bijna tien jaar stonden de aangekochte woningen te verkrotten. Dat alles heeft bij de bevolking misnoegdheid veroorzaakt.

De volgende fase heeft nu betrekking op het hoofdgedeelte van de gemeente. Ook daar zal een volledige dijk moeten worden afgebroken, alsmede de huizen die erop staan en een deel van de bedrijven. Ik zou niet graag dezelfde toestanden meemaken als in Tiselt.

Mijnheer de minister, ik moet u die toestand hier niet schetsen. Enkele maanden geleden had ik de gelegenheid u op een boottocht op het kanaal te vergezellen. U kent dus de toestand. Het is absoluut noodzakelijk de timing die vorig jaar werd opgemaakt, te respecteren.

Ik moet niet wijzen op de noodzaak van de grote sluis te Hingene en op de huidige zeer slechte toestand van de sluis te Wintham. Als daar een ongeluk gebeurt, zou dat zeker tot gevolg hebben dat het verkeer van Antwerpen naar Brussel en van Brussel naar Charleroi gedurende maanden zou zijn geblokkeerd.

Ik dring aan om al het mogelijke te doen om de werken van het zeekanaal te vervolledigen.

Zoals u zelf hebt gezegd, wijs ik er ook op dat daardoor te Hingene belangrijke industriegronden zullen vrijkomen tussen de Rupel en de nieuwe arm van het kanaal. Deze industriegronden, die uiterst goed zijn gelegen, gezien de belangrijke verbindingsmogelijkheden met de zee, zou men zo spoedig mogelijk operationeel moeten maken.

Samengevat, mijnheer de minister, dring ik er dus op aan dat de financiële timing die vorig jaar werd vastgesteld, zou worden gerespecteerd.

Ik had ook enkele vragen willen stellen in verband met het personeel van de intercommunale vereniging voor de autoweg E3 maar ik heb vernomen dat u ter zake een nieuw initiatief is genomen. Ik dring er dan ook op aan dat u zo vlug mogelijk voor dat personeel een passende oplossing zoekt.

Zo kom ik tot het probleem van de wegen. Uw voorstellen tot versobering bij de bouw van autoweg kunnen door iedereen worden goedgekeurd. De autowegenplanning zoals die door minister De Saeger werd uitgewerkt, werd vroeger door sommigen wel eens becritiseerd. Ik heb steeds openlijk verklaard dat ik daarvan een voorstander was, maar in de huidige omstandigheden lijkt mij een versobering ter zake wel gerechtvaardigd.

Over uw plannen inzake de verlichting van de autowegen — ik heb mijn documenten op mijn plaats laten liggen, anders zou ik hier bepaalde zaken kunnen voorlezen — heb ik echter twijfels. Het is niet omdat sommige kranten vandaag artikels in dezelfde zin publiceren dat ik dit nu herhaal.

U baseert zich, zoals alle ministers, uiteraard op de verslagen van experts. Bij het nalezen van enkele parlementaire vragen gesteld in 1978, 1979 en 1980 over deze aangelegenheid, heb ik vastgesteld dat dezelfde experts er toen een heel andere mening op nahielden en erop aandrongen dat de verlichting niet volledig zou worden gedooft, met uitzondering van de verlichting op de kruispunten en zelfs niet zou worden gehalveerd. Dikwijls wordt in dit verband verwezen naar de Duitse autowegen die niet verlicht zijn. De experts wijzen er echter op dat de structuur van onze autowegen totaal anders is met veel kortere stukken en met talrijke invalswegen. Wij zouden onze autowegen moeten vergelijken met die in de buurt van London en van Parijs. Derhalve zou de verlichting bij ons noodzakelijk zijn en kan een halvering van de verlichting een aanzienlijke verhoging van het aantal ongevallen tot gevolg hebben. Bovendien wijzen zij op de beperkte besparing van energie in het kader van het nationaal elektriciteitsverbruik. Ik ben geen voorstander van de maatregelen die u ter zake voorstelt en ik hoop dat zij niet de gevolgen zullen hebben die de experts reeds verschillende jaren de ministers voorhouden.

Mijn laatste opmerking houdt verband met de rijkswegen. Ik ga akkoord met uw leuze: «Laat ons afmaken wat begonnen is.» Uw beslissing om meer beton en minder *cut-back* te gebruiken is een goede beslissing op voorwaarde dat de materialencontrole op ernstige wijze gebeurt wat, zoals wij op verschillende wegen kunnen vaststellen, niet steeds het geval is geweest.

Ik wil hier speciaal even hebben over twee wegen die voorbijkomen in de buurt van de gemeente waar ik woon, namelijk Willebroek. Het gaat in de eerste plaats om de rijksweg nr. 177, die werd omgebouwd tot de weg A12.

In het verslag van 1979 staat dat de minister op advies van zijn administratie heeft gezegd dat die weg in het voorjaar van 1981 zou klaar zijn. Welnu, mijnheer de minister, u zult wonderen moeten doen om die timing te kunnen respecteren. De tunnel zou ook in 1981 moeten kunnen worden gebruikt. Ik heb bij vorige besprekingen erop gewezen dat ik de indruk had dat wel de tunnel in 1982 zal klaar zijn, maar dat de andere verbeteringswerken aan de wegen niet zullen uitgevoerd zijn, zodanig dat de volledige ingebruikneming van deze weg als autoweg nog wel enkele jaren op zich zal laten wachten.

Ik weet dat er kredietbeperkingen zijn, maar ik hoop dat u uw stelregel trouw zult blijven, die erin bestaat werken die begonnen zijn eerst af te maken.

De heer Leemans treedt opnieuw als voorzitter op

Mijn laatste opmerking betreft de omleidingsweg rond Willebroek, namelijk rijksweg nr. 103.

Ik betreur, mijnheer de minister, dat u in verband met deze weg de timing van uw voorganger niet hebt gevolgd. Er zijn daarvoor misschien bepaalde redenen, waaraan ik persoonlijk nogal zwaar til, omdat ik meen dat ze iets te maken hebben met lokale politiek.

Ik begrijp niet waarom u het op het gewestplan aangeduide tracé niet onmiddellijk hebt aanvaard zoals uw voorganger dat heeft gedaan. U hebt verschillende wisseloplossingen laten onderzoeken, die hier bij een vorige bespreking door onze collega De Clercq werden verdedigd, zodat het hele dossier zeven à acht maanden vertraging heeft opgelopen. U weet dat dit gedeelte van de omleidingsweg rond Willebroek van uitzonderlijk belang is. Het gaat hier inderdaad niet om een lokaal, maar om een nationaal probleem, namelijk over de fameuze brug over het kanaal van Willebroek. Ik heb ze reeds « de brug der vloeken » genoemd. Miljoenen uren gingen hierdoor reeds verloren voor zeer vele automobilisten. Indien de planning ware gerespecteerd, dan was de omleidingsweg in juli 1982 klaar geweest. Dat werd trouwens door al de betrokken departementen en diensten verklaard. Voor bepaalde bruggen nodig voor de rijksweg nr. 177 — ze werden aanbesteed in 1979 en definitief toegewezen in mei 1980 — moet de eerste gram beton nog worden gestort. Ik betreur dat, mijnheer de minister, en ik kan uw beleid ter zake niet bijtreden. Ik meen dat u zich door verkeerde informatie hebt laten leiden. Begin januari werd eindelijk, na zoveel maanden getreuzel, gewacht en gestudeerd, een nota klaargemaakt door uw administratie — waarvan ik kennis kreeg door de klassieke *vent favorable* — en waardoor alles zal kunnen worden uitgevoerd dat vroeger werd gepland, behalve de twee stukken op het grondgebied van Puurs en Mechelen waarover geen discussie was.

Ik hoop dat u ervoor zult zorgen dat al degenen die naar Mechelen, Sint-Niklaas en Dendermonde en verder moeten rijden — het gaat om 7 000 auto's per dag in beide richtingen — binnen afzienbare tijd die omleidingsweg zullen kunnen gebruiken. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

M. le Président. — Mesdames, messieurs, je vous propose d'interrompre la discussion du budget des Travaux publics pour entendre l'interpellation de M. Lagasse prévue à 17 heures. (*Assentiment.*)

INTERPELLATION DE M. LAGASSE AU PREMIER MINISTRE SUR « LES PROMESSES NON TENUES EN MATIÈRE DE RÉFORMES INSTITUTIONNELLES »

INTERPELLATIE VAN DE HEER LAGASSE TOT DE EERSTE MINISTER OVER « DE NIET-GEHOUDEN BELOFTEN INZAKE INSTITUTIONELE HERVORMINGEN »

M. le Président. — L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Lagasse au Premier ministre.

La parole est à l'interpellateur.

M. Lagasse. — Monsieur le Président, mesdames, messieurs, je voudrais, avant toute chose, vous remercier, monsieur le Premier ministre, d'avoir trouvé aujourd'hui le temps nécessaire pour écouter cette interpellation et pour y répondre.

A vrai dire, cette interpellation sur les promesses multiples et non tenues faites par le gouvernement en matière de réformes institutionnelles, j'avais souhaité l'adresser d'abord à votre prédécesseur. J'avais introduit, en effet, cette demande au cours de la seconde quinzaine de

mars et la discussion avait été fixée au 2 avril. Or, la veille, très exactement, M. Martens disparaissait dans la trappe qui était manœuvrée par le président du CVP.

M. Hanin. — Vous lui avez porté malheur! (*Sourires.*)

M. Lagasse. — Je n'établis évidemment aucun lien de cause à effet!...

Cependant, les questions que je souhaitais poser à votre prédécesseur me paraissent, plus que jamais, d'actualité. Je dirais même que les critiques que j'avais préparées à son intention me paraissent encore plus justifiées depuis que votre gouvernement a pris le relais.

Vous avez en effet dit, de façon générale mais formelle, que vous repreniez en matière institutionnelle le programme de votre prédécesseur, Martens IV, celui-ci ayant lui-même repris les déclarations de Martens III.

Or, le bilan de ces deux gouvernements défunts et des sept premières semaines de votre gouvernement est, il faut le dire, absolument négatif dans le domaine envisagé.

Aujourd'hui, certains feindront peut-être de s'étonner de voir mettre à l'ordre du jour la révision de la Constitution et la réforme des institutions, c'est-à-dire fondamentalement la question des rapports entre nos deux communautés. Je les entends déjà s'exclamer, la main sur la poitrine: « Comme si la crise économique ne nous suffisait pas! Comme si la fiscalité, les salaires et la politique industrielle ne devaient pas retenir toute notre attention! »

Messieurs, nous sommes entre nous, je puis donc le dire: ce genre de pharisaïsme ne prend plus et les chattemites qui tiennent ce genre de propos ne trompent plus l'opinion publique. Aujourd'hui encore moins qu'hier, car les récentes péripéties relatives à Fabela, à la sidérurgie, à la politique des salaires, à de nombreux autres problèmes encore, y compris l'enseignement, ont montré clairement qu'à travers chacun de nos problèmes, de quelque nature qu'il soit, on retrouve cette opposition et cet affrontement communautaire, et ce pour le motif bien simple qu'à travers chacun de ces problèmes, on retrouve des conceptions divergentes et surtout la volonté de l'une des communautés d'abuser de la loi du nombre.

Il est bien vrai qu'aujourd'hui, et vous le savez, monsieur le Premier ministre, les travailleurs et les épargnants de Wallonie et de Bruxelles, lorsqu'ils considèrent l'état de déliquescence dans lequel leurs deux régions sont en train de s'enfoncer, comprennent qu'aucun remède satisfaisant ne sera trouvé tant que leur communauté et leur région ne seront pas respectées dans leur autonomie et tant qu'elles ne disposeront pas véritablement des moyens juridiques et financiers qui leur permettent d'arrêter les mesures exigées par leurs besoins spécifiques et leurs aspirations propres.

Peut-être certains rétorqueront-ils: De quoi vous plaignez-vous? On a suffisamment parlé en juillet et en août derniers de la révision de la Constitution. Cette révision est intervenue, partiellement du moins, et les fameuses lois des 8 et 9 août 1980 ont jeté les bases de l'Etat flamand, de la communauté française et de la région wallonne. Retenons provisoirement cette hypothèse.

Ces lois ont été votées depuis neuf mois et le temps me paraît opportun de tenter de voir ce qu'a apporté cette œuvre législative pour laquelle les six partis traditionnels s'étaient coalisés il y a exactement une année.

Admettons l'hypothèse selon laquelle les lois publiées au *Moniteur* fin juillet et début août 1980 n'étaient qu'un point de départ, une semence appelée à croître. Voyons au mois de mai 1981 ce qu'il en est advenu.

Il est vrai que pour dresser systématiquement cet inventaire, il faudrait pouvoir développer la réflexion sur trois points et voir tout d'abord si les dispositions officiellement entrées en vigueur le 1^{er} octobre dernier ont été appliquées et comment.

Il faut ensuite vérifier si les dispositions que vous-même et votre majorité estimaient incomplètes, inachevées ou essentiellement provisoires, ont été reprises et complétées, ainsi que vous vous étiez engagé formellement à le faire.

Enfin, troisième volet, le plus fondamental: il faut s'interroger sur le caractère adéquat ou non de cette législation et notamment se demander, avec le recul de près d'un an, si les critiques formulées à l'époque par les partis de l'opposition et plus spécialement par notre groupe parlementaire concernant le caractère inachevé de la révision de la Constitution, l'inconstitutionnalité de plusieurs articles de ces lois et surtout le bien-fondé de cette solution minimaliste, se justifiaient. Les plus favorables à vos partis parlent ouvertement de mi-

nirégionalisation. Dans quelle mesure cette dernière ne mérite-t-elle pas d'être reconsidérée aujourd'hui ?

Je tiens à vous rassurer immédiatement : je ne traiterai pas aujourd'hui de ce troisième volet qui, sans aucun doute, serait le plus important car je ne l'avais pas annoncé dans ma demande d'interpellation, mais il faudra bien un jour y revenir et y consacrer le temps nécessaire.

Il s'agira uniquement de faire état, ce soir, des promesses faites en 1980, par votre majorité, par cette majorité des six partis traditionnels, et des multiples manquements commis par les gouvernements qui se sont succédé depuis lors, manquements par action et omission de votre prédécesseur mais aussi de votre gouvernement depuis sept semaines en ce qui concerne, d'une part, la manière dont les dispositions votées ont été ou non appliquées et, d'autre part, les prolongements promis que nous ne voyons pas venir.

Mon intention d'aujourd'hui — je le dis d'emblée — ne prétend pas être complète, tant les griefs sont nombreux en Wallonie et à Bruxelles.

Puisqu'il s'agit de se limiter, je commencerai par énumérer très succinctement, presque en style télégraphique, les neuf principaux chefs d'accusation. Il suffit pour cela de reprendre la déclaration du gouvernement Martens IV, plus particulièrement son chapitre institutionnel, et de voir ce qui a été réalisé et ce qui ne l'a pas été. J'ajoute immédiatement que je consacrerai quelques développements aux trois derniers points qui me paraissent les plus importants.

J'ai sous les yeux le titre II intitulé « Réforme des institutions » de la déclaration du gouvernement Martens IV.

Premier point : la mise en place des nouvelles administrations et la restructuration des parastataux concernés. Ce point est présenté comme super-prioritaire, et il est en effet fondamental pour chacune des communautés et pour les trois régions.

M. De Bondt. — Il n'y en a que deux.

M. Lagasse. — Vous avez oublié de lire l'article 107^{quater} de la Constitution et la loi de 1979 qui prévoit certaines institutions pour la région bruxelloise, sur le plan de l'exécutif, et qui annonce — il y a deux ans de cela, je le rappelle — une administration bruxelloise.

Je crois que le Premier ministre est d'accord avec moi. Il peut très bien être en désaccord avec un membre de son parti.

Il y a trois régions, dis-je, et, pour ce qui concerne l'administration régionale, vous ne contesterez pas, monsieur le Premier ministre, que ce point intéresse de très près la région bruxelloise, comme les deux autres.

Il y a aussi une région flamande, cher collègue. Ce n'est pas parce qu'il est prévu que les institutions communautaires assument les fonctions, le rôle que la loi confie à la région qu'il faut l'oublier. Cette région flamande a la personnalité juridique, ainsi que cela est précisé expressément dans une loi que la majorité actuelle, si pas vous, a votée.

Il y a deux ans que l'on travaille à cette mise en place des nouvelles administrations, à cette restructuration des parastataux. A part l'envoi de quelques « parachutistes » aux postes les plus élevés, il semble qu'on ne soit nulle part.

Je ne doute pas, monsieur le Premier ministre, que vous voudrez nous éclairer complètement à cet égard, nous expliquer les difficultés qui causent un tel retard.

Je rappelle seulement que, selon les termes qui figuraient déjà dans la déclaration gouvernementale de Martens III mais qui furent répétés dans celle de Martens IV, « la constitution des administrations régionales et communautaires est prioritaire ». Qui peut en douter ? C'est une condition nécessaire, même si elle n'est pas suffisante. Que voulez-vous faire sans administration ? A quoi ressemblent des exécutifs qui n'ont aucun instrument d'action ?

Deuxième objectif que je relève dans la déclaration gouvernementale : les régions seront associées à la gestion de certains organismes nationaux dans les secteurs du crédit, du transport, du commerce extérieur et de la politique énergétique.

Ce point était mis au second rang, ce qui signifie qu'on lui attachait une certaine importance. Or, il n'est toujours pas réalisé. Si je me trompe, monsieur le Premier ministre, veuillez nous apprendre ce qui a été fait.

Sans suivre exactement l'ordre de la déclaration gouvernementale, en troisième lieu, le gouvernement se proposait d'étendre le pacte culturel au domaine des affaires personnalisables. Je lis : « C'est pourquoi rapport sera demandé à la commission du Pacte culturel et ce rapport sera soumis aux partis politiques représentés au Parlement. »

C'est tout à fait curieux comme formule ; généralement, on dit : « Rapport sera fait au Parlement. » On a sans doute tenu à mettre les partis politiques en exergue.

Monsieur le Premier ministre, je crois savoir que la commission du Pacte culturel a été interrogée il y a quelque temps déjà. On m'a dit qu'elle a donné un avis qui n'en est pas un ; bref, voilà encore une entourloupette. Mais on m'a dit aussi que, depuis lors, le gouvernement n'a plus bougé sur ce plan.

M. Vanderpoorten. — Il n'a fait que bouger. (Sourires.)

M. Lagasse. — En effet, il n'a fait que tomber et se relever, mais en ce qui concerne la commission du Pacte culturel, je ne crois pas qu'il ait bougé le petit doigt.

Monsieur le Premier ministre, vous admettez avec moi que ce n'est pas à la commission du Pacte culturel qu'il appartient de prendre une décision qui est essentiellement politique. Il est tout à fait normal que la loi de 1973 sur la protection des minorités philosophiques et idéologiques, soit étendue au domaine des matières personnalisables. Tous les arguments qui avaient justifié cette intervention du législateur lorsque les communautés avaient une compétence exclusivement dans le domaine culturel, valent aujourd'hui à 100 p.c. dans le domaine des matières personnalisables. Alors, nous aimerions que le gouvernement cesse de se taire sur ce chapitre.

J'extrais une quatrième phrase de la déclaration de Martens IV : « Le coût des obligations de Bruxelles comme capitale et comme siège des institutions européennes sera évalué, et cela en vue d'une compensation financière adéquate. » Voilà ce que j'appelle la tarte à la crème que les traditionnels réservent aux Bruxellois depuis deux ans et demi. En février 1979, M. Vanden Boeynants, qui était informateur et expédiait en même temps les affaires courantes, avait fait procéder à une étude très serrée à ce sujet. Elle a fait apparaître que ces charges spécifiques de l'ensemble des communes bruxelloises se montaient à 7 milliards. On n'en a pas vu le premier franc ! Martens IV précisait par ailleurs : « Tous les moyens financiers de Bruxelles seront en tout cas maintenus. » En fait, n'importe quel responsable d'une commune bruxelloise ou de la commission française de la Culture ou de l'agglomération — j'en sais quelque chose — sait très bien qu'on ne cesse, d'une année à l'autre, de lui imposer des réductions.

Cinquième point : les engagements pris à l'égard de la communauté germanophone étaient assez détaillés dans la déclaration de Martens IV. Ici aussi, c'est sans doute l'impasse ; on fait du sur place. Monsieur le Premier ministre, vous voudrez bien nous éclairer à ce sujet.

Sixième point : la nouvelle répartition des compétences entre la Chambre et le Sénat et l'examen de la composition de celui-ci. C'est, en effet, un problème clé dans notre réforme institutionnelle. Beaucoup de choses en dépendent, notamment l'examen de tous les projets qui gravitent autour de cette idée d'instituer ce qu'on a appelé assez curieusement le Parlement ou le gouvernement de législature. Comment voulez-vous résoudre ce problème si on n'a pas d'abord décidé ce que sera le Sénat de demain et quelles seront ses compétences politiques ? Elles doivent être connues avant qu'on puisse espérer régler le problème de la stabilité gouvernementale et de la durée des assemblées.

Comme je l'avais annoncé, j'ai laissé pour la fin trois problèmes qui méritent quelque développement.

Il s'agit de la Cour d'arbitrage, de la fiscalité provinciale à laquelle je joindrai le problème du Conseil économique régional brabançon, et enfin du problème bruxellois. Si vous le permettez, je reprendrai ces trois points dans le sens opposé à mon énumération.

Tout d'abord, Bruxelles. Cela vous surprendra peut-être, mais je serai relativement bref sur ce sujet. J'émettrai trois remarques. Le gouvernement précédent, dont vous faisiez partie, avait promis le statu quo jusqu'au jour où la région serait reconnue et organisée. C'est prévu en toutes lettres dans la déclaration gouvernementale. Vous ne l'ignorez pas, nous sommes loin du statu quo à Bruxelles. La situation n'a cessé de s'y dégrader, spécialement en matière financière, ainsi que pour tout le secteur des organismes socioculturels, à la suite de la législation que vous avez fait voter au mois d'août dernier.

En second lieu, la loi du 8 août 1980, en son article 5, paragraphe 3, prévoit : « Il est institué un organe de concertation de la politique de santé dans la région de Bruxelles. » Le législateur a précisé : « Un arrêté royal devra déterminer sa composition et son fonctionnement. » Où est-il, monsieur le Premier ministre, cet arrêté royal ? Toujours dans les limbes !

Troisième remarque : ceux qui ont voté les lois de 1980 avaient promis de mettre très rapidement sur le métier l'examen de l'ensem-

ble des problèmes concernant Bruxelles, c'est-à-dire de ce que l'on a appelé — voilà encore une expression curieuse — « la problématique bruxelloise ».

Cette organisation rapide de la région bruxelloise était du reste, vous vous en souvenez tous, exigée par le Conseil d'Etat. Elle était indispensable, même dans votre interprétation laxiste de l'article 107^{quater}. A défaut d'organisation de la région bruxelloise, la loi du 8 août 1980 est inconstitutionnelle. Sur ce point, le Conseil d'Etat était clair, et ceux qui formaient la majorité au mois d'août 1980 n'ont jamais soulevé d'objection à ce sujet. Chacun sait que les problèmes concernant Bruxelles sont de plus en plus nombreux; plus on attend, plus ils deviennent délicats.

Je vais citer M. Philippe Moureaux qui, dans une brochure que nous avons sans doute tous dans notre serviette, soulignait notamment à propos des problèmes bruxellois: « D'abord, les limites territoriales; puis, l'organisation des institutions régionales, des institutions communales, le système électoral, l'application des matières culturelles et personnalisables à Bruxelles. » Il termine par un « et cætera ». De fait, une série d'autres points ont été ajoutés à cette liste.

Je citerai une fois encore M. Philippe Moureaux qui était chargé de la réforme des institutions, secteur français tout au moins, l'année dernière. J'ai recopié sa déclaration car il me paraît intéressant de la remettre en lumière. On peut lire à la page 31 de la brochure que j'ai citée: « Reste enfin un dernier point, sans doute le plus important et le plus délicat parmi tous ceux qu'il importe de régler: il s'agit du règlement du problème bruxellois. » Ces mots figurent dans le chapitre intitulé: « Ce qu'il reste à faire. » Je lis: « Le gouvernement entend ici jouer un véritable rôle moteur... » Vous avez à jouer un rôle moteur, monsieur le Premier ministre...

M. Vanderpoorten. — Un moteur de deux chevaux! (*Sourires.*)

M. Lagasse. — «...et il est décidé, en collaboration avec le Parlement, à prendre toutes les initiatives nécessaires pour que soit adopté, le plus rapidement possible, un projet de loi organisant les institutions normatives et exécutives de la région bruxelloise. » Voilà la preuve que la région bruxelloise existe et qu'elle n'était pas contestée par le gouvernement précédent. Et M. Philippe Moureaux insiste: « Il s'agit là d'un impératif qui est justifié non seulement par le respect du prescrit de l'article 107^{quater} de la Constitution », — il avait retenu la leçon donnée par le Conseil d'Etat — « mais encore parce que l'absence prolongée d'un règlement du problème bruxellois constituerait un danger grave pour l'avenir du pays. » M. Philippe Moureaux, cette fois-là, avait vu clair. Il avait dit une vérité profonde. Peut-on espérer que ce ne soit pas seulement une vérité à la manière de Cassandra?

L'an dernier, certains francophones de votre majorité essayaient de se convaincre en se répétant que l'application de l'article 107^{quater} se fera pleinement, mais en deux temps, très rapprochés, et en tout cas avant la fin de l'année, disaient-ils en 1980. Je ne sais pas s'ils se sont convaincus eux-mêmes, mais ils sont du moins arrivés à convaincre leurs troupes, les braves militants, tous ceux qui devaient voter les textes et qui ont été ainsi amenés, insidieusement, à laisser tomber la région bruxelloise. Vous vous souvenez de la formule, répétée sans arrêt: « un délai raisonnable ». Je crois que c'était le Conseil d'Etat qui l'avait imaginée. Eh bien, mesdames, messieurs, depuis neuf mois les textes sont votés, nous avons connu Martens III, Martens IV et Martens IVbis. Nous vivons maintenant sous le gouvernement Eyskens 1^{er} — il y en aura sans doute un autre — et tous ont failli, parce qu'ils sont restés immobiles sur ce terrain. Ils n'ont pas encore bougé le petit doigt. Ils n'ont même pas commencé, je crois pouvoir le dire, à réfléchir au projet de loi spéciale indispensable à l'organisation de cette troisième région qui, depuis dix ans, est créée, est reconnue par l'article 107^{quater}, article qui fut adopté sous un gouvernement présidé par un nommé Eyskens. Comme le disait M. Philippe Moureaux, c'est non seulement inconstitutionnel, mais c'est aussi créer un danger grave pour l'avenir du pays.

Monsieur le Premier ministre, devant cette carence totale des gouvernements qui se sont succédés, oseriez-vous, de nouveau, consulter le Conseil d'Etat? Voudriez-vous lui poser la question? Nul doute qu'aujourd'hui, s'il a l'occasion de se prononcer une nouvelle fois il devra constater que la condition qu'il avait émise expressément il y a un an n'est pas remplie. Il devrait conclure que cette loi du 8 août est inconstitutionnelle.

D'ailleurs, ne songeons pas seulement à la Constitution. Nous savons tous que la Cour européenne de Strasbourg sera prochainement appelée à se prononcer à cet égard; elle devra constater que cette législation d'août 1980 constitue une série d'entorses, de violations, de la Convention des Droits de l'Homme.

Pour en terminer avec ce sujet de Bruxelles, j'ai relu les commentaires de quelques journaux au début du mois d'août 1980. Je n'en

citerai qu'un seul, un journal très vespéral, par son titre tout au moins, c'était le jour même où la majorité de ces six partis coalisés avait obtenu le vote, le 7 août exactement, de la deuxième loi, le *Soir* donc, annonçait: « La réforme votée est inachevée. » « Dès la rentrée d'automne » — il s'agit de l'automne 1980 — « les partis de la majorité devront tenter de s'accorder sur le sort de Bruxelles. Comme le soulignait avec insistance M. André Cools, c'est maintenant que doit commencer le combat pour une véritable autonomie et une véritable responsabilité et le président du parti socialiste a rappelé une nouvelle fois que son parti remettrait en cause sa participation au gouvernement s'il s'avérait impossible d'aboutir à un accord acceptable sur les problèmes de Bruxelles et de sa périphérie. »

Je vous le demande donc: où est-il cet accord que le parti socialiste jugeait acceptable? Il faut dire que ces propos avec trémolos dans la voix, de l'ancien président du Parti socialiste étaient émouvants à entendre. Et dire que devant ce mâle discours, certains militants de son parti croyaient véritablement, sincèrement, qu'un accord était en vue et qu'en tout cas à défaut d'un pareil accord, leur parti se retirerait honorairement dans l'opposition.

J'en arrive au problème des provinces et plus spécialement des finances provinciales. Ici, encore, je dois me référer au texte de la loi de 1980. Selon son article 16, paragraphe 1^{er}, les impositions provinciales ne pourront plus être perçues au delà de 1981, donc plus de fiscalité provinciale à la fin de cette année. Le même article précise qu'avant juillet 1981, d'autres ressources seront imaginées par le législateur.

Je lis au paragraphe 2 de l'article 16, que cette loi devra être votée avant le 31 juillet 1981.

Monsieur le Premier ministre, je suppose que vous y songez parfois à cette échéance. Il vous reste 72 jours, pas un de plus. Quand on sait le temps qu'il faut pour préparer un avant-projet, le soumettre au Conseil d'Etat, le déposer dans l'une des deux Chambres, le faire discuter en commission, en séance plénière, par les représentants, par les sénateurs, 72 jours, on a le droit d'être sceptique. Dès lors, même si vous m'annoncez que le prochain Conseil des ministres sera saisi d'un projet de loi en la matière, il faut avouer que votre retard est dès à présent gravement préjudiciable pour nos provinces. Car pratiquement, comment les choses se présentent-elles? Les provinces doivent élaborer leur budget dès l'été précédent. Elles doivent pouvoir présenter leurs recettes et leurs dépenses pour la session d'octobre, soit le 1^{er} octobre.

Vous objecterez peut-être que si l'échéance du 31 juillet n'était pas respectée par le législateur, les règlements provinciaux actuels seraient prorogés d'une année. Il est vrai que cette hypothèse a été envisagée par le législateur. Il s'agit là d'une attitude assez curieuse. Le législateur décide qu'il fera, c'est promis, avant le 31 juillet, telle intervention, qu'il prendra telle initiative, qu'il y aura telle loi; et il ajoute: si jamais je ne l'ai pas fait, les règlements provinciaux resteront encore en vigueur durant douze mois!

Passons sur cette curiosité légistique, mais je ne sais si vous avez songé à la pagaille que va engendrer le maintien de ces règlements provinciaux. Imaginez-vous la situation qui sera celle de nos provinces parce que le législateur n'aura pas fait, en temps voulu, ce qu'il devait faire? Avez-vous pensé que la fiscalité prorogée automatiquement par la loi s'appliquerait sans aucune indexation? Comment les provinces vont-elles s'en tirer avec des recettes basées sur une législation inchangée, alors que manifestement, tout le monde le sait, les dépenses auront crû dans l'intervalle?

Quant à la province de Brabant, la situation est encore plus grave puisqu'elle a le privilège, si je puis dire, de dépendre simultanément de trois régions. Elle devra tenir compte de taxes établies selon trois séries de critères différents. Vous voyez cela d'ici!

A propos du Brabant, monsieur le Premier ministre, je voudrais poser une question plus particulière relative au Conseil économique régional du Brabant. Vous voudrez bien m'excuser si, dans la note que j'ai remise à votre prédécesseur il y a maintenant près de deux mois, ce point n'avait pas été spécialement mentionné. Mais vous connaissez bien le problème: c'est la loi Terwagne de 1970 qui a créé les conseils économiques régionaux, dont celui du Brabant. Ils étaient d'ailleurs déjà quelque peu dépassés par l'article 107^{quater}, voté à la fin de la même année. Aujourd'hui, cette institution est totalement inadaptée et, depuis les lois de 1980, personne ne songe à le contester.

Je voudrais connaître les intentions de votre gouvernement à ce sujet. Surtout, qu'on ne vienne pas nous dire qu'on n'a pas le droit d'interroger un gouvernement sur ses intentions. C'est là un de ces lieux communs qui traînent dans les couloirs parlementaires, mais qui ne traduit aucune réalité politique. Je suis sûr, monsieur le Premier ministre, que vous ne vous réfugierez pas derrière ce genre de paravent.

Permettez-moi simplement une suggestion: si vous voulez réaliser quelques économies sérieuses et faciles qui ne seraient contestées par personne et surtout si vous voulez mettre quelque cohérence, tout au moins un début de cohérence, dans les institutions actuelles, invitez le législateur à supprimer ce méli-mélo qu'est le Conseil économique régional du Brabant. Remplacez-le par un conseil économique de la région de Bruxelles qui, lui, rendra service, pour autant qu'il soit également reconnu compétent pour la périphérie bruxelloise.

J'en arrive à ma dernière question. Elle est relative à cette fameuse cour d'arbitrage qui, comme le monstre du loch Ness apparaît et disparaît périodiquement.

Le principe de la Cour d'arbitrage est inscrit à l'article 107ter qui va peut-être devenir aussi célèbre que l'article 107quater. Je rappelle rapidement que cette disposition constitutionnelle est inachevée en elle-même puisque la préconstituante avait annoncé un article sur le règlement des conflits de droit, et un autre sur la prévention et le règlement des conflits d'intérêt.

Je regrette sincèrement que M. de Stexhe ait été empêché d'assister à cette réunion parce qu'il possède particulièrement cette matière. Il était rapporteur l'année dernière et nous avait clairement expliqué la nécessité absolue d'un second texte constitutionnel, comme l'avait souhaité la préconstituante, texte qui poserait le fondement constitutionnel de la prévention et du règlement des conflits d'intérêts. A l'époque, M. de Stexhe disait à cette tribune — j'ai repris les *Annales parlementaires*, page 2642, je cite mes sources avec précision —: «J'attire l'attention du gouvernement sur l'opportunité de déposer rapidement une proposition inscrivant dans la Constitution la création d'organes institutionnels chargés de la prévention et du règlement des conflits d'intérêts.» Et M. de Stexhe, avec toute l'autorité qui s'attachait à sa qualité de rapporteur, ajoutait: «Au lendemain des vacances parlementaires, le gouvernement devra nous présenter un projet.»

Je vous rappelle qu'il s'agissait des vacances d'été de 1980.

Quant à l'article 107ter lui-même, il annonce qu'il y a une Cour d'arbitrage. Par contre, il ne dit rien de sa composition, ni de son fonctionnement. Plusieurs d'entre nous l'ont d'ailleurs regretté, notamment le porte-parole du PRL, bien qu'à cette époque ce parti fût dans la majorité.

Le Premier ministre et M. Philippe Moureaux soulignaient à l'envi qu'il s'agissait «d'un élément fondamental de la réforme, tant sur le plan institutionnel que politique». Après cette belle déclaration, on renvoyait à une loi ordinaire, tout en ajoutant qu'il s'agissait d'une loi à prendre d'urgence.

Ici, je cite encore textuellement le rapporteur, M. de Stexhe: «Immédiatement après les vacances parlementaires. Il est en effet prévu, à la fin des dispositions soumises à notre appréciation et à notre vote, que la disposition transitoire — qui termine l'article 107ter — «n'aura d'effet que pendant six mois à dater de la promulgation de l'article 107ter.» Pour mémoire, cet article a été promulgué et publié dans le *Moniteur belge* du 30 juillet. Après quoi, le rapporteur soulignait la gravité du sujet. Il donnait des conseils judicieux pour que le gouvernement en fasse son profit. Il chargeait expressément le ministre de la Justice de s'atteler à ce problème par priorité et concluait par ces mots: «Pour éviter le vide juridique, au cas où la loi d'exécution ne serait pas adoptée dans les six mois, il faut qu'à l'automne le projet soit déposé.»

Six mois depuis le 30 juillet, cela signifie que, depuis le 30 janvier, le pays est — et je reprends l'expression de M. de Stexhe — dans le «vide juridique». Cela ne vous donne-t-il pas le vertige, monsieur le Premier ministre?

Voici quelques citations.

Lors de la même séance, à la page 2645 des *Annales parlementaires*, M. Hanin déclarait: «Dans les six mois, cela n'est pas après six mois.» Ceci pour le cas où on n'aurait pas compris.

A la page 2650, M. Martens: «M. de Stexhe a clairement exposé la portée des dispositions constitutionnelles.»

Le 6 août, M. Philippe Moureaux: «Ce qui reste à accomplir est impressionnant. Je vise notamment la Cour d'arbitrage, qu'il faut mettre sur pied dans les six mois à venir.»

A la page 2948, M. Lallemand, porte-parole du parti socialiste en la circonstance conclut son exposé: «Toutes mes remarques tendent à souligner la nécessité d'instaurer à brève échéance une cour d'arbitrage, comme le veut l'article 107ter de la Constitution.»

Mêmes propos de M. Goossens, autre intervenant socialiste, qui soulignait longuement tous les défauts de la procédure instituée à titre provisoire.

Dernière citation de M. Philippe Moureaux, à la fin de la séance du 7 août, alors qu'il commentait l'article 107ter, sa disposition pé-

nale et le délai de six mois: «Cela signifie qu'il ne s'agit pas simplement d'une volonté politique des partis de la majorité» — il est exact que certains membres de l'opposition avaient dit que c'était là des engagements de responsables politiques et nous savons, depuis le pacte d'Egmont, ce que cela signifie — «c'est une injonction précise du constituant qui doit nous amener à mettre en place la Cour d'arbitrage dans les six mois qui viennent.»

On ne peut être plus clair. La cause est entendue. Nul, aujourd'hui, ne peut nier que le législateur a voulu limiter dans le temps le régime provisoire du règlement des conflits, voté par la loi du 9 août et qui était fondé sur le dernier alinéa de l'article 107ter, aujourd'hui caduc.

Cette limitation dans le temps, c'était six mois à partir du 30 juillet. La question que j'avais posée à l'époque à M. Martens et les réponses qu'il m'a faites ne laissent place à aucune discussion. C'est vainement que l'on essaierait de plaider ici le principe de la continuité du pouvoir en cas de carence du législateur.

Mesdames, messieurs, il est temps de conclure.

Il y a onze ans, un gouvernement présidé par un Premier ministre nommé Eyskens déclarait solennellement qu'il était nécessaire de rebâtir l'Etat sur base des trois communautés et des trois régions. Aujourd'hui, en 1981, il apparaît que cela n'a pas été fait et qu'un gouvernement dirigé par un Premier ministre nommé Eyskens se moque éperdument de cette tâche que nous considérons comme essentielle.

En août 1980, les six partis traditionnels après avoir, dans la précipitation, fait voter les deux lois dérisoires que l'on appelle minirégionalisation, se sont formellement engagés à faire mieux à bref délai et à compléter leur travail. Des échéances précises sont fixées.

Je vous ai posé neuf questions, monsieur le Premier ministre, mais il y en a d'autres encore.

Des promesses formelles ont été faites, mais aucune n'a été tenue. Qu'allez-vous faire pour réparer ces neuf fautes capitales qui mettent en péril l'existence même de l'Etat belge? (*Applaudissements sur les bancs du FDF-RW.*)

M. le Président. — La parole est au Premier ministre.

M. Eyskens, Premier ministre. — Monsieur le Président, mesdames, messieurs, M. Lagasse me reproche neuf fautes capitales. Je ne me souviens plus très bien du nombre exact des péchés capitaux après le dernier Concile.

M. Bonmariage. — Il y en a toujours sept!

M. Eyskens, Premier ministre. — De toute façon, je n'ai aucun complexe de culpabilité et affirme avoir le sens de la continuité puisque, aussi bien, l'interpellateur a fait allusion à la révision de la Constitution des années 1970 et 1971. Je persiste, en effet, à croire qu'il y a eu continuité. Malgré les avatars politiques, on a fait du chemin; la réforme de l'Etat a fait un grand pas en avant bien que, je le reconnais, elle ne soit pas entièrement achevée.

Je voudrais à nouveau confirmer qu'en ce qui concerne la réforme de l'Etat, telle qu'elle a été approuvée par la loi du 8 août 1980, ce gouvernement entend réaliser aussi rapidement que possible la totalité des mesures annoncées dans la déclaration du gouvernement Martens IV.

Je constate également avec satisfaction que M. Lagasse a déclaré que la priorité des priorités doit être accordée à la politique économique, industrielle et sociale qui intéresse et préoccupe surtout nos concitoyens.

J'ai cru comprendre, au travers des phrases qu'il a prononcées, qu'il ne faut plus considérer comme un dogme la thèse bien connue que la solution à tous nos problèmes économiques et sociaux doit nécessairement passer par de multiples réformes de l'Etat belge et de ses institutions.

M. S. Moureaux. — Vous l'avez mal compris!

M. Lagasse. — J'ai dit exactement le contraire!

M. Eyskens, Premier ministre. — Je répondrai, monsieur Lagasse, à vos questions de manière très brève, mais aussi précise que possible.

Je profite de l'occasion pour vous demander de bien vouloir m'excuser de n'avoir pas été à même, la semaine dernière, de répondre à votre interpellation.

En ce qui concerne tout d'abord la Cour d'arbitrage, le Comité ministériel des Réformes institutionnelles s'est prononcé sur un projet de loi relatif à l'organisation, aux compétences et au fonctionnement

de cette Cour. Ce projet a été soumis à l'avis du Conseil d'Etat le 11 février 1981. Celui-ci a rendu son avis le 25 mars dernier, en assemblée générale. Cet avis m'a été transmis le 22 avril 1981, donc tout récemment. Après en avoir délibéré, le gouvernement a immédiatement déposé le projet au Sénat.

Vous avez cité des dates, monsieur Lagasse, parlé de retard, de vide juridique. Je ne puis que confirmer la thèse défendue en la matière par mon prédécesseur et par beaucoup d'éminents juristes. De toute manière, le gouvernement a la ferme intention de faire avancer les choses et de déposer un projet de loi dans les plus brefs délais.

Le Conseil des ministres a approuvé une proposition de révision de l'article 59ter de la Constitution relatif à la communauté germanophone. Un projet de loi spéciale et un projet de loi ordinaire relatifs à la communauté germanophone ont été élaborés sur la base de cette proposition et soumis au Conseil culturel germanophone qui a rendu ses avis. Les deux projets ont été adaptés en fonction de ceux-ci et soumis ensuite au Conseil d'Etat dont l'avis est attendu incessamment. Après délibération au sein du gouvernement, la proposition de révision de la Constitution et les deux projets de loi en question seront déposés au Parlement.

En ce qui concerne la problématique bruxelloise, l'accord de gouvernement prévoit que tous les partis concernés qui sont représentés au Parlement seront invités à participer à un groupe de travail.

Par lettre du 21 janvier 1981, les présidents de la Chambre et du Sénat ont proposé de constituer un groupe de travail mixte composé de députés et de sénateurs. Le gouvernement s'est rallié à cette initiative et il attend la constitution de celle-ci. Il va de soi qu'il participera activement aux travaux de ce groupe de travail.

Comme prévu dans l'accord gouvernemental, le gouvernement déposera au Parlement les projets de loi nécessaires, sur la base des résultats des travaux dudit groupe.

Conformément à la déclaration gouvernementale, la réforme du Sénat doit faire l'objet en premier lieu de débats au sein du Parlement, et plus particulièrement au sein de cette assemblée. Ce n'est que sur la base des résultats de ces discussions que des propositions concrètes pourront être élaborées.

Aussi bien le remplacement des impôts provinciaux par d'autres sources de revenus que les compensations financières pour le rôle de Bruxelles en tant que siège des institutions européennes constituent une matière technique assez complexe pour laquelle le gouvernement mettra au point des propositions opérationnelles à court terme.

Pour le reste, il faut noter que trois mesures financièrement favorables à la région bruxelloise ont été prises.

Tout d'abord, le crédit global pour la région bruxelloise a été fixé, conformément à la déclaration gouvernementale du 24 octobre 1980, qui prévoit «que le crédit global prévu pour le budget de la région bruxelloise sera égal chaque année au crédit global pour 1979 augmenté au moins dans la même mesure que le budget de l'Etat, les crédits pour le chômage, les calamités et les situations exceptionnelles exceptées».

En outre, et afin de tenir compte des problèmes spécifiques à Bruxelles, un crédit spécial de 700 millions a été voté par le Parlement, sur proposition du gouvernement, en vue de contracter un emprunt destiné à consolider le déficit des communes et de l'agglomération bruxelloise.

Je profite de cette occasion pour attirer votre attention sur le problème des finances communales. Le gouvernement est saisi d'une initiative de la commission de l'Intérieur. Nous devons absolument nous pencher sur cette problématique et trouver d'urgence des solutions, mais dans un cadre plus structurel, si je puis m'exprimer ainsi, car, là aussi, il faudra prendre certaines mesures de rééquilibrage et d'assainissement.

Un crédit spécial de 293,4 millions, dont une part importante ira aux communes de la région bruxelloise, a été inscrit au budget de 1980 du ministre de l'Intérieur en vue de compenser la non-perception du précompte immobilier et/ou des cotes additionnelles communales sur certains biens immobiliers. Un crédit de 300 millions est prévu pour 1981.

Conformément à l'accord de gouvernement, celui-ci a demandé à la commission du Pacte culturel d'examiner si ce dernier offre oui ou non une solution adéquate aux problèmes qui pourront se poser à la suite de l'extension des matières communautaires aux matières personnalisables. La commission fera rapport à ce sujet devant les partis politiques représentés au Parlement.

De plus, je voudrais signaler que le gouvernement est attentif à l'exécution de la loi spéciale et de la loi ordinaire des réformes insti-

tutionnelles, plus spécialement à propos de la restructuration des administrations et des parastataux concernés, également au sujet du transfert des biens et de la mise en œuvre du régime financier qui doit entrer en vigueur en janvier 1982, conformément au prescrit de la loi ordinaire des réformes institutionnelles.

Je peux aussi vous apprendre qu'en Conseil des ministres, le gouvernement a approuvé, il y a une quinzaine de jours, le transfert de biens assez importants: un du côté de la communauté française, un autre au bénéfice de la communauté néerlandaise.

Telles sont mes réponses, monsieur le Président, aux questions posées par l'honorable membre de cette assemblée. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

M. Lagasse. — Monsieur le Premier ministre, je constate que l'interpellation que je vous avais adressée n'a pas été entièrement inutile, puisqu'elle vous a donné l'occasion de nous annoncer que le gouvernement déposera incessamment un projet de loi relatif à la Cour d'arbitrage.

Je crois avoir compris de votre intervention, mais je n'en suis pas tout à fait sûr, que vous admettez la thèse selon laquelle depuis le 30 janvier dernier, nous sommes devant le vide juridique. Vous avez dit, en effet, vous rallier à la thèse généralement défendue, et je crois avoir démontré que c'était bien cette thèse qui était la plus répandue, en tout cas l'année dernière, en août 1980.

Vous avez annoncé également qu'il y aurait à bref délai, un avis du Conseil d'Etat concernant le double projet du gouvernement relatif aux institutions propres à la communauté germanophone. Il faut s'en réjouir. De ce côté-là, les choses semblent donc bouger; les 60 000 germanophones de notre pays sont, à cet égard, privilégiés, surtout si on les compare aux habitants de la région bruxelloise dont le nombre dépasse le million.

Sur tous les autres points, votre réponse n'a apporté aucun sujet de réconfort. Vous avez bien rappelé qu'il est question de créer une commission parlementaire en ce qui concerne Bruxelles, que tous les partis y seront représentés, je l'espère bien, et il est même élémentaire que tous les partis bruxellois y soient prioritairement représentés. Mais depuis le temps qu'on en parle, on ne peut pas dire, monsieur le Premier ministre, que le gouvernement a un rôle moteur. En l'occurrence, il est d'une passivité absolument inquiétante. Il en est de même en ce qui concerne la réforme du Sénat. C'est pourtant fondamental. Pourquoi le gouvernement ne prend-il aucune initiative? Croit-il vraiment que le projet de réforme va jaillir spontanément de l'institution même?

Vous êtes un homme politique, monsieur le Premier ministre, vous n'êtes pas un rêveur. Je sais qu'en dernier ressort, c'est le Parlement qui devra adopter cette réforme, mais le gouvernement avait promis de prendre des initiatives et il lui appartient d'assumer ses responsabilités, quitte à ce que son projet soit modifié, complété, trituré. Ne rien faire, c'est vraiment trop peu!

D'autre part, vous nous avez dit que les problèmes concernant les provinces et la fiscalité provinciale étaient très compliqués. Vous avez employé l'expression: un projet à court terme. Qu'est-ce que cela signifie? Je l'ai rappelé tout à l'heure, l'échéance est le 31 juillet et, comme le soulignait M. de Stexhe, il faut non seulement que ce projet soit déposé devant le Parlement, mais encore qu'il soit discuté, voté, et qu'il entre en vigueur à cette date. Dois-je comprendre que cette expression «à court terme» signifie pour vous que cette loi entrera en vigueur avant le 31 juillet? Peut-être pourriez-vous nous rassurer à cet égard.

En ce qui concerne l'extension du Pacte culturel aux matières personnalisables, je dois constater que votre réponse ne nous apporte aucun élément nouveau. Vous avez dit que la commission du Pacte culturel était interrogée, mais elle l'est depuis près d'un an! La question est de savoir si vous avez reçu une réponse, s'il est vrai, comme on le dit, que cette réponse s'avère extrêmement laconique et constitue le moyen de filer par la tangente, et, surtout, si le gouvernement se reconnaît une responsabilité en la matière, comme il a été souligné dans la déclaration de Martens III et répété dans celle de Martens IV.

Peut-être, monsieur le Premier ministre, voudrez-vous répondre aux questions précises que je viens de rappeler. (*Applaudissements sur les bancs du FDF-RW.*)

M. le Président. — L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1981*Reprise de la discussion générale*INTERPELLATION JOINTE DE M. DALEM AU MINISTRE DES
TRAVAUX PUBLICS ET DES RÉFORMES INSTITUTIONNELLES
SUR «LA FAILLITE DE LA SOCIÉTÉ TRT»ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET
MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1981*Hervatting van de algemene beraadslaging*TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DALEM TOT
DE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN EN INSTITUTIONELE
HERVORMINGEN OVER «HET FAILLISSEMENT VAN DE
VENNOOTSCHAP TRT»

M. le Président. — Nous reprenons la discussion du projet de loi contenant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1981, à laquelle a été jointe l'interpellation de M. Dalem.

La parole est à M. Bataille.

M. Bataille. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, contrairement aux déclarations de certains fumistes, le PSC s'est occupé depuis de nombreuses années des centrales nucléaires, en raison même du danger qu'elles présentent.

Monsieur le ministre, je voudrais vous demander aujourd'hui que, pour les routes d'évacuation autour de la centrale nucléaire de Tihange, «tout le paquet soit mis» ! Il faut en faire une question nationale, qui dépasse la province de Liège, prendre les mesures d'exception qui s'imposent et — je le conçois très bien dans ce domaine — prévoir les crédits spéciaux nécessaires.

Il est important de constater qu'autour de cette centrale de Tihange, rien n'est mis au point en ce qui concerne les routes d'évacuation.

La liaison Villers-le-Bouillet-pont d'Ampsin, route nationale 795, n'est pas réalisée complètement. Il s'agit de construire à Ampsin un viaduc qui doit relier cette section au pont d'Ampsin au-dessus de la Meuse. C'est d'autant plus important que la direction des vents, dans notre région, est très souvent du sud au nord. Or, l'évacuation de la centrale doit être possible si des accidents viennent à se produire.

Une seconde route qui s'avère non moins importante est celle de Tihange-Seraing, rive droite, la 618. Je sais qu'il existe aux Travaux publics un accord pour l'amélioration de cette route, jusqu'au pont d'Ombret, mais je souhaiterais que ces travaux puissent faire partie d'un plan à réaliser le plus rapidement possible, cette route pouvant servir de route d'évacuation.

A ce sujet, vous le savez, il est question de supprimer le port d'Ombret. Il conviendrait cependant de consulter, sur le plan local, les intéressés, étant donné que quatre silos existent actuellement et que de nombreuses opérations de manutention sont réalisées à cet endroit.

A ce propos, votre département a donné son approbation quant à la réalisation d'un mur de soutènement qui doit permettre à certains riverains la rentrée de leurs camions.

Je voudrais aussi parler de la route Villers-le-Bouillet-Otrange, la nationale 48, continuation de la 795 vers le nord.

Votre département a décidé la modernisation de cette route à deux bandes de roulement, et c'est heureux. J'attire cependant votre attention sur le fait que cette route traverse, sur plusieurs kilomètres, la commune de Faimet, laquelle envisage le placement prochain d'égouts. D'où l'obligation pour le Fonds des Routes d'effectuer les travaux d'aménagement en accord avec la commune, afin d'éviter qu'ils soient détruits par la pose des égouts.

Je sais que l'accès à l'autoroute E40 à Lavoisier est programmé, mais il devrait être réalisé au plus tôt.

J'ai attiré votre attention sur ces quatre points particuliers, car ils font partie d'un plan d'évacuation du site de Tihange.

Enfin, il conviendrait de décider sans retard de l'emplacement de l'échangeur de Berloz. L'intercommunale E5 ne peut mettre en œuvre cet ouvrage en l'absence de localisation certaine.

Je suis persuadé, monsieur le ministre, que vous voudrez bien prendre en considération les remarques que j'ai formulées, rassurer nos populations et faire en sorte que cette question relève d'un plan national, extra-provincial, en veillant à répartir les crédits spéciaux en vue de permettre les réalisations dans les plus courts délais. Je vous en remercie.

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

De heer Windels. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik zou over vier beperkte, maar precieze problemen willen handelen: 1° De veiligheid op onze wegen met twee dringende aspecten daarvan; 2° Het onderhoud van ons wegennet; 3° De categorieën van aannemers van openbare werken; 4° De eerste werken aan de achterhaven te Zeebrugge.

Ten eerste, de veiligheid op onze wegen.

De minister besteedde veel aandacht aan dit probleem en sprak in de commissie vooral over verlichting en verkeersinstallaties. Ik meen dat juist hier een lacune in de studie kan ontstaan en dat een ernstig probleem rijst door een ongeordende overdaad aan signalisatie.

Ik heb jarenlang meegewerkt aan de studie van de psychomotorische reactie van allerlei werknemers op licht en geluidsprikkels. Wij stelden vast dat de motorische reactie op een enkelvoudige lichtprikkels op grote groepen volwassenen gemiddeld 20 honderdste van een seconde was! Bij een keuze tussen twee prikkels sprong deze tijd naar gemiddeld 45 honderdste. Bij drie prikkels overschreed dit reeds de tweede. En naarmate het aantal lichtprikkels toenam, steeg de reactietijd met een haast meetkundige reeks. Wij stellen vast dat de overvloedige lichtsignalen eerder verwarrend en remmend werken en dringen aan opdat ter zake ernstige psychologische onderzoeken zouden gebeuren.

Een voorbeeld: op het kruispunt tussen de expresweg naar Zeebrugge en de baan Brugge-Blankenberge is de autobestuurder overstelpt met lichtsignalen. Gelijktijdig ziet hij er ongeveer twintig: rode en groene lichten, oranje flikkerlichten, drie soorten verlichte pijlen, verlichte fietssymbolen enzovoort. Daarnaast is de weg volgeschilderd met witte pijlen, stippellijnen voor fietsers en afbakening van rijvakken, die over het kruispunt heen, niet op elkaar aansluiten. Daarnaast moet een vreemdeling nog de verkeersborden in het oog houden.

Dit alles is overkoepeld door twee stalen poorten! Men moet wel een psychomotorisch genie zijn om dit alles in een paar seconden te kunnen overzien en dan de juiste reactie uit te voeren.

Het is niet te verwonderen dat daar de jongste maanden zes doden zijn gevallen. Minstens om de maand ligt daar een vrachtwagen met de wielen in de lucht aan de kant van de weg. Er zou daar een wegoverbrugging worden gebouwd die absoluut nodig is, maar intussen moet worden nagegaan of er niet een drastische vereenvoudiging van de lichtsignalisatie kan gebeuren. Misschien kan hier, mijnheer de minister, ook eens een psycholoog worden ingeschakeld. In de interdisciplinaire werkgroep die u gaat samenstellen is een psycholoog zeker op zijn plaats.

Een tweede veiligheidsprobleem op onze wegen vormen de bomen langs de rijweg. Ik heb aan onze Westvlaamse rijkswacht de juiste cijfers gevraagd van de ongevallen tegen bomen langs de wegen. Het resultaat is onthutsend.

In 1979 hadden in onze provincie alleen al 119 ongevallen plaats tegen bomen langs de rijkswegen! 13 doden, 60 zwaargewonden en 88 lichtgewonden.

In 1980, over drie trimesters, 94 ongevallen, reeds 13 doden, 53 zwaar en 68 lichtgewonden! Steeds is er een grote frequentie aan ongevallen in dezelfde omgeving. Vraag: Is het niet mogelijk vormen van beschermende voorzieningen aan te brengen op de meest gevaarlijke punten waar bomen staan of, als het niet anders kan, te besluiten tot het vellen, hoe ongraag ook, van die bomen?

Mevrouw De Loore-Raeymaekers. — Zouden die ongevallen te wijten zijn aan de bomen, mijnheer Windels?

De heer Windels. — Die zijn natuurlijk te wijten aan de autobestuurders, geachte collega. Het aanbrengen van een wering rondom de bomen zou én de bomen én de autobestuurders, die toch ook van belang zijn, beschermen tegen zware ongevallen.

Mevrouw De Loore-Raeymaekers. — Akkoord voor dit laatste. Maar een beetje respect voor de bomen!

De heer Windels. — Ten tweede, het onderhoud van onze wegen.

Een van uw grote zorgen, mijnheer de minister, is het optimaal onderhoud van het bestaande wegennet. Het is economischer en veiliger dan een uitstel van bestendig onderhoud. In dit verband zou ik zeer dringend uw aandacht vragen voor de kredieten die daarvoor bestemd zijn in West-Vlaanderen. Wij hebben 1 210 km rijkswegen in onze provincie, dit is het hoogste getal van gans Vlaanderen. De verkeersdichtheid is er, vooral in het toeristisch seizoen, zeer hoog! Bijvoorbeeld Kortrijk-Brugge in zomertijd meer dan 20 000 wagens per dag.

De massale aanvoer van zware granietblokken voor de Zeebrugse haven stelt ons wegnnet zwaa op de proef. Op een totaal budget voor onderhoud van 3,8 miljard ontvangt deze provincie 325 miljoen of 8,5 pct. Dit blijkt volstrekt onvoldoende te zijn. Op het ogenblik, mei 1981, bleef nog 92 miljoen voor de rest van het jaar. Plots hebt u dit bedrag met 41 miljoen verminderd. Rest dus nog 51 miljoen voor zeven maanden en terwijl reeds dringende voorstellen ten bedrage van 101 miljoen zijn ingediend. Wij vrezen de komende winter die zwaar kan toeslaan en bestrooiingen en werken aan onze wegen noodzakelijk maakt.

Mag ik vragen, mijnheer de minister, deze eerder hachelijke situatie voor het onderhoud van ons wegnnet te willen helpen deblokken?

Ten derde, de categorieën van aannemers van openbare werken.

Ik heb in de commissie reeds uw aandacht getrokken op een onmiskenbare anomalie die met de jaren gegroeid is tussen de verschillende categorieën aannemers, van 1 tot 8! Het antwoord heeft mij niet helemaal bevredigd.

De wet van 12 februari 1947 stelde voor het eerst deze catalogering in. Sindsdien werden de bedragen aangepast in 1956, in 1971 en in 1978 bij koninklijk besluit. Tussen 1956 en 1978 steeg de bouwindex met 740 pct. dus meer dan zevenmaal.

Tussen 1971 en 1978 steeg de bouwindex met ongeveer 200 pct. Nochtans bleven de categorieën nrs. 4, 5 en 6 totaal onveranderd op 15 miljoen, 30 miljoen en 75 miljoen. Dat is niet langer verantwoord.

In 1971 kon men voor 30 miljoen nog ongeveer 20 woningen bouwen. Nu kan dezelfde aannemer daarmee in dezelfde klasse slechts met moeite 8 à 10 woningen bouwen. Dit werkt discriminerend, vooral op KMO-bouwbedrijven die met dezelfde equivering, kennis en personeelskader slechts de helft van het volume kunnen realiseren. U hebt beloofd de betrokken organisaties te raadplegen. Hier druk ik ten stelligste de wens uit dat u zich niet zoudt beperken tot de beroepsorganisatie van grotere aannemers, maar ook de bestaande professionele organisatie van KMO-bouwbedrijven in die besprekingen zoudt betrekken.

Mag ik er in dit verband op wijzen dat heel wat jonge aannemers ernstige inspanningen doen inzake beroepsopleiding en vervolmaking? Bij de toegang tot het beroep en het verhogen van categorie zou meer rekening moeten worden gehouden met de verworven beroepservaring, bekwaamheden en diploma's.

Een laatste punt wil ik zeer kort behandelen. Het zou verwondering wekken indien een Bruggeling bij de bespreking van Openbare Werken geen woord zou zeggen over de havenwerken te Zeebrugge.

Eerst wil ik de regering in het algemeen en de minister in het bijzonder danken voor de duidelijke beslissing om in 1981 de werken aan de buitenhaven krachtig voort te zetten. Hoe vlugger de investeringen renderen, hoe beter dit is voor onze energievoorziening en ons handelsleven. Dit werd reeds door verscheidene collega's gezegd en staat eveneens in het uitstekend verslag.

Per 1 januari 1986 moet de LNG-terminal de eerste methania met vloeibaar gas ontvangen, dit volgens onze internationale verplichtingen. Toch wil ik met klem onderstrepen dat de uitbouw en uitbating van Zeebrugge in volle harmonie kan en moet verlopen met Gent en Antwerpen. Zeebrugge wordt een belangrijke energiehaven, een containerhaven voor snelle trafiek die anders ons land niet zou aandoen, en, tenslotte, de poort op Engeland voor personen-, voertuigen- en goederenvervoer.

Meer in het bijzonder zou ik een woord willen zeggen over de achterhaven, bestemd voor beperkte industrievestiging, lossen en laden van stukgoederen, voedingswaren en stortgoederen.

De zeelsluis van 125 000 ton, die de verbinding vormt tussen vóór- en achterhaven, moet klaarkomen in 1983. Het is een uiterst belangrijke realisatie. Het gevaar bestaat echter dat de schepen de zeelsluis doorgaan en terecht komen in een soort maanlandschap met halfklare insteeddokken, onvoldoende verbindingen met het Boudewijnkanaal en niet te gebruiken kaaimuren.

Hier wil ik het probleem van de steenkoolbevoorrading via de haven van Zeebrugge situeren. De toename van steenkoolverbruik in de wereld, in Europa en in ons land gaat pijlsnel de hoogte in. De Kempense steenkolen kunnen maximum 6 miljoen ton produceren. Nu reeds voeren wij 10 miljoen ton steenkool in en alle prognoses wijzen erop dat in 1990 ons land voor ten minste 20 miljoen ton schatplichtig zal zijn aan het buitenland.

Het belangrijkste probleem zal niet de voorraad steenkool in USA, Zuid-Afrika, Australië of China zijn, maar wel het havenprobleem voor de bevoorrading en het transport en, opnieuw, de kolenterminals in de invoerhavens. Nu reeds liggen talrijke schepen met zware havengelden te wachten in de Amerikaanse bevoorradingshavens. Per ligdag stijgt de prijs met 2 pct.

Ook in onze havens zal zich in de eerste tien jaar het vraagstuk van de kolen- en ertsterminals voordoen. Alles laat voorzien dat een nieuwe cokesfabriek aan de kust noodzakelijk wordt. Dit betekent 1 800 000 ton supplementaire koleninvoer en 600 000 supplementaire cokesuitvoer. Het noodzakelijke balansevenwicht tussen in- en uitvoer wordt voor een belangrijk deel verzekerd door onze snelle export van cokes naar de USA, naar Roemenië en andere landen. Dat is een belangrijke post voor onze handelsbalans.

De optimale kolenprijs, die zo belangrijk is voor onze energieprijzen, zowel voor de elektriciteitscentrales als voor de andere industrieën, kunnen wij bereiken door aanvoer op schepen van minimum 100 000 à 125 000 ton, enerzijds, en door een moderne kolenterminal met voldoende dieptepeil, anderzijds. Noch het een noch het ander hebben wij op dit ogenblik in Zeebrugge. Via de oude, bestaande zeelsluis worden kolen op lichters geladen in Terneuzen, een concurrentiële haven, en vandaar naar Zeebrugge vervoerd! De kostprijs ligt 30 pct. hoger dan bij het optimaal transport. Ook de terminal dient met dwingende aandacht bestudeerd, voldoende diep uitgegraven en met alle middelen gerealiseerd. Voor schepen van 125 000 ton is een diepgang van 17,5 m noodzakelijk. Deze kan bereikt worden in het zuidelijk insteeddok in de achterhaven. Op het ogenblik is slechts minimum 10 m gepland.

Wij hebben het grootste begrip voor de enorme financiële inspanningen die het land zich getroost bij de uitbouw van de vóór- en achterhaven in Zeebrugge. Nochtans durven wij met klem verdedigen dat een kleine, specifieke inspanning zou gebeuren ten einde deze twee belangrijke doelstellingen te bereiken: maken dat de zeelsluis, die zoveel geld en inspanning heeft gekost, niet nutteloos zou worden voltooid; maken dat een noodzakelijke kolenterminal goedkope energie en cokesexport zou realiseren.

Het zal een onmiddellijke renderende investering zijn, mijnheer de minister, die helemaal ligt in de zin van uw verklaring in de commissie, die ik als slot wil citeren: « Het ogenblik is aangebroken om na te gaan in welke mate de klemtoon moet worden gelegd op investeringen in onze waterwegen, in de eerste plaats opdat onze industriële sectoren de kostprijzen van hun produkten zouden kunnen verlagen door besparing op de transportkosten. » Dit is *in casu*, mijnheer de minister, een uitstekend voorbeeld. (Applaus op de *ten van de meerderheid*.)

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

M. Donnay. — Monsieur le Président, mes chers collègues, ainsi qu'en témoigne l'excellent et fidèle rapport rédigé par M. De Seranno, vous avez, monsieur le ministre, lors de la discussion en commission, complété fort utilement l'exposé introductif que vous aviez développé lors de la présentation du budget que nous discutons aujourd'hui.

Je voudrais, pour ma part, émettre quelques réflexions sur ce document.

J'apprécie tout d'abord la philosophie tout empreinte de modération et de sagesse qui ressort de son examen.

Il me paraît important à cet égard de souligner la volonté qu'on y trouve exprimée: de s'abstenir de tout investissement de luxe ou de pur prestige; d'éviter toute précipitation dans la prise de décision; de réaliser un maximum d'économies tant sur le plan financier qu'énergétique; de rentabiliser, le plus rapidement possible, les investissements déjà réalisés.

Chacun n'y trouvera peut-être pas son compte, mais il me paraît peu raisonnable de ne pas approuver cette politique face à la crise économique que nous connaissons et sachant les difficultés financières qui sont les nôtres.

Dans le domaine des routes, je trouve très heureux tout particulièrement, que l'on s'oriente ainsi vers le développement de la mise en œuvre de revêtements en béton en lieu et place des revêtements hydrocarbonés. Cette initiative présente, en effet, l'avantage de substituer des matériaux provenant exclusivement de notre pays à un produit pétrolier qui, non seulement devient de plus en plus onéreux mais participe également à l'aggravation du déficit de notre balance de paiement.

Les économies que vous proposez de réaliser par des restrictions dans l'éclairage des autoroutes rencontrent également mon adhésion.

Depuis quatre ans, je réclame, en effet, à cette tribune, une remise en cause de la politique qui fut celle du département au cours des dernières années. Qui pouvait prendre au sérieux, dans le passé, les initiatives suggérées par le gouvernement en matière d'économie d'énergie alors qu'avec un faste et un luxe incomparables nous dépensions près de trois cent millions par an pour éclairer nos autoroutes et pour nous glorifier de posséder le réseau routier le mieux éclairé du monde?

Le bon sens a prévalu et, puisqu'on ne cesse de nous répéter que nous vivons au-dessus de nos moyens, le gouvernement montrera ainsi l'exemple de l'austérité et sa politique n'en sera que plus crédible.

Vous nous signalez que, dans un premier temps, une réduction de 33 p.c. du niveau d'éclairage de nos autoroutes a déjà été réalisée à certains endroits. C'est un premier pas, mais je suis convaincu qu'il doit être possible, sous certaines conditions j'en conviens, d'éteindre l'éclairage pendant une période déterminée de la nuit et de réaliser ainsi des économies plus substantielles encore.

Lors de votre visite du 10 mars au gouvernement provincial de Liège, vous avez fait part, monsieur le ministre, du choix de la solution retenue par votre département pour le prolongement de E5, au droit des Guillemins, et son raccordement à E9 par notamment un tunnel sous la colline de Cointe et le franchissement de la Meuse par un pont.

Maintenant que l'on est bien d'accord sur cette liaison, je voudrais vous demander, monsieur le ministre, d'être particulièrement attentif au respect du programme de réalisation de l'ensemble du projet tel que vous l'avez arrêté. Depuis de nombreuses années, la ville de Liège et des milliers d'usagers journaliers attendent cette réalisation qui doit mettre un terme à une situation anarchique particulièrement préoccupante qui résulte de l'important trafic amené par l'E5 au tremplin des Guillemins, trafic qui est écoulé par des voiries inadaptees vers le goulot que constitue le pont de Fragnée presque infranchissable à certaines heures de la journée.

Vous avez déclaré que la première adjudication pourrait avoir lieu en 1982; nous en prenons bonne note.

Pour ce qui concerne les pistes cyclables, les années se suivent et se ressemblent décidément dans ce domaine. En effet, depuis quatre ans un effort réel est consenti par le gouvernement. Pour 1981, un crédit de 970 millions a été prévu; l'année dernière, il était de 700 millions. C'est avec une grande satisfaction que nous devons souligner la poursuite de la réalisation d'un vrai programme de création et d'aménagement de pistes cyclables. Qu'il soit permis de rappeler qu'en 1977, le crédit était de 150 millions seulement.

Alors que l'année dernière nous avions enregistré une augmentation de 40 p.c. par rapport à l'année précédente, c'est une nouvelle majoration de près de 40 p.c. qui a été décidée pour 1981.

Une légère ombre cependant au tableau, monsieur le ministre: la discordance constatée entre les augmentations de crédits quand on les répartit par région.

En effet, pour la région bruxelloise, il est prévu un crédit de 100 millions, c'est le chiffre qui avait été prévu pour l'année dernière; pour la région wallonne, le crédit ancien de 300 millions passe à 370 millions, soit une augmentation d'un peu moins de 25 p.c. mais, pour la région flamande, le crédit de l'année dernière 300 millions passe, quant à lui, à 500 millions, soit 70 p.c. d'augmentation.

Sans doute, sur le plan de la rentabilité, peut-on accepter que le critère principal du choix de l'implantation de ces pistes cyclables soit celui déterminé par la nécessité résultant de la présence d'une importante et régulière circulation des cyclistes; j'estime cependant qu'il ne faut pas négliger pour autant un facteur comme celui qui découle du développement du cyclotourisme qui se matérialise par les milliers d'adeptes qui se lancent chaque week-end sur nos routes de Wallonie dans des conditions de sécurité des plus précaires.

Peut-être me direz-vous que le tourisme est une matière régionalisée mais, outre le fait que cet argument vaut également pour les trois régions, cela ne peut empêcher l'Etat de doter sa propre infrastructure routière de pistes cyclables qui contribuent à favoriser et à encourager le tourisme social. Celui-ci peut jouer un rôle non négligeable dans la recherche de l'équilibre de notre balance de paiements. En définitive, cela profiterait au pays tout entier.

Dans le domaine des bâtiments, vous l'avez signalé vous-même, monsieur le ministre, les investissements contribuent fortement à promouvoir l'emploi, pour plusieurs raisons sur lesquelles il est inutile, me semble-t-il, de revenir. En conséquence, vous allez poursuivre, nous dites-vous, la politique visant à diminuer les prises en location et à encourager les acquisitions et surtout les constructions.

Or, il apparaît en pratique que les contraintes budgétaires qui frappent votre département ne peuvent vous permettre de suivre comme il conviendrait cette politique.

Je sais, par exemple, qu'un grand nombre d'administrations communales ont proposé la participation de votre département dans la construction d'édifices communs pour y installer les services de l'administration des Contributions ou de la Régie des Postes.

Votre département doit renoncer momentanément, parfois même reporter à plusieurs années semblables réalisations parce que les moyens financiers dont il dispose sont insuffisants.

Nous traversons une période de crise et les milieux compétents affirment qu'il serait important de relancer la construction pour contribuer à régler le problème de l'emploi. Dans ces conditions, ne serait-il pas possible de trouver une formule qui permette la participation immédiate de votre département dans la construction de tels édifices? Il suffirait par exemple que la part de l'Etat dans ces travaux soit couverte au départ par un emprunt dont il supporterait les charges pendant quelques années, jusqu'à ce qu'il soit en mesure de prévoir à son budget le remboursement du solde de l'emprunt contracté.

L'adoption de ce système présenterait peut-être quelques difficultés techniques, mais celles-ci ne doivent pas être insurmontables. Ce genre d'initiative permettrait d'accélérer la mise à votre disposition de bâtiments propres, d'où moins de prises en location, et contribuerait fort opportunément et de façon immédiate à la relance de la construction, donc à la promotion de l'emploi.

Un mot enfin concernant les voies navigables.

Au cours de ces dernières années, les travaux de modernisation et d'élargissement du canal Albert se sont poursuivis à un rythme raisonnable, si l'on tient compte de la crise économique.

L'effort doit maintenant être poursuivi notamment à ses deux extrémités, à savoir dans la région anversoise, d'une part, et dans le Limbourg et la région liégeoise, d'autre part.

Une difficulté majeure se présente cependant, dans l'agglomération anversoise avec le goulot d'étranglement que constitue l'écluse de Wijnegem.

Je voudrais insister ici, monsieur le ministre, pour que les études nécessaires soient poursuivies avec la diligence qui s'impose, compte tenu de la procédure qu'il conviendra dorénavant de respecter dans le cadre de la régionalisation, puisque aussi bien c'est le Conseil de la communauté flamande qui a pouvoir de décision pour ce qui concerne le tracé et l'aspect urbanistique de ces travaux.

Il serait inadmissible que la mise au gabarit de 9 000 tonnes du canal Albert, qui a nécessité des dizaines de milliards d'investissements, s'avère inopérante parce qu'on n'aurait pas pu, en temps utile, dégager une solution adéquate pour la traversée de l'agglomération anversoise. La résistance d'une chaîne n'est jamais celle de son plus faible maillon; de même, la capacité du canal Albert ne peut être que celle que lui permet sa section la plus faible et cet ouvrage ne pourra devenir pleinement opérationnel que lorsque ce goulot aura été supprimé.

Pour terminer, je voudrais faire deux remarques.

La première, pour vous faire part de mon inquiétude au sujet de la désorganisation actuelle du service spécial d'assainissement des sites industriels désaffectés, créé au sein de l'administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du territoire.

Il y a eu, semble-t-il, dans ce service, un problème de départ et de mutations de personnel qui a provoqué des perturbations inhabituelles et compromis le déroulement de ses activités, et ce depuis plusieurs semaines déjà.

De nombreuses communes qui avaient engagé une procédure en vue d'assainir certains sites se heurtent, ce qui est normal dans les cas d'espèce et compte tenu de la complexité de la législation, à des difficultés administratives et techniques pour lesquelles elles ne peuvent plus, pour le moment en tout cas, compter sur ce service dont le concours avait toujours été si précieux dans le passé.

L'assainissement des sites industriels désaffectés est une matière régionalisée mais, assez curieusement, actuellement c'est toujours de votre département que dépendent les nominations et, par voie de conséquence, l'organisation et le bon fonctionnement du service.

Puis-je vous demander, monsieur le ministre, de prendre toutes dispositions utiles pour que ce service retrouve son efficacité le plus rapidement possible?

M. Chabert, ministre des Travaux publics et des Réformes institutionnelles. — Je tiens à vous aviser qu'on va le transférer le plus tôt possible, puisqu'il est régionalisé.

M. Donnay. — Ma deuxième remarque est peut-être moins importante car elle n'a qu'un caractère administratif, mais elle me paraît devoir néanmoins retenir toute votre attention.

L'arrêté royal du 22 avril 1977 relatif aux marchés publics de travaux, de fournitures et de services, en son article 15, paragraphe 7, impose l'obligation aux soumissionnaires d'être enregistrés comme entrepreneurs conformément aux dispositions légales. Cet enregistrement est accordé suivant les dispositions de l'arrêté royal du 5 octobre 1978, qui prévoit que les entrepreneurs sont groupés dans des catégories; il existe 28 catégories d'activités définies en fonction de leur spécialité.

Ce même arrêté royal dispose également qu'un entrepreneur peut être enregistré dans plusieurs catégories. La question qui se pose est de savoir si, en cette matière, les entrepreneurs doivent être enregistrés dans toutes les catégories couvrant les diverses spécialités qui peuvent être rencontrées lors de l'exécution d'un travail déterminé, comme c'est le cas en matière d'agrégation d'entrepreneurs.

Exemple: lors de la construction de l'infrastructure d'une cité, qui comporte des routes, des égouts, la distribution d'eau, des plantations, l'entrepreneur ne doit-il pas obligatoirement être enregistré à la fois dans les catégories 05 pour les travaux routiers, 06 pour la pose de canalisations et 08 pour l'aménagement de travaux divers? L'imprécision de l'arrêté royal du 5 octobre 1978 laisse planer une équivoque qui peut être source de difficultés.

La réglementation devrait donc être clarifiée à cet égard pour éviter des conflits toujours possibles. Je sais que cet arrêté royal n'a pas été paraphé par le ministre des Travaux publics mais c'est certainement votre département, monsieur le ministre, qui connaît le plus grand nombre de cas d'application. Il me paraît, dès lors, qu'une intervention de votre part serait nécessaire. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

De heer Vannieuwenhuyze. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte 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, hadden wij reeds de gelegenheid uw aandacht te vragen voor de infrastructuurwerken, welke dringend moeten worden gerealiseerd in de bestuurlijke arrondissementen Roeselare en Tielt.

Vandaag willen wij toch nog even terugkomen op, en uw aandacht vragen voor, mijnheer de minister, de zo noodzakelijke infrastructuurwerken, vooral wat de wegenis betreft, in het arrondissement Tielt. Die zijn het voorwerp van discussie in elke lokale en arrondissementale vergadering, maar tot heden is daarvoor geen oplossing gevonden.

In het laatste decennium 1970-1980, werd in de nationale begrotingen van het ministerie van Openbare Werken in totaal 7,5 miljard voorzien voor de provincie West-Vlaanderen. Opvallend is wel dat het arrondissement Tielt in deze begrotingen slechts in zeer beperkte mate aan bod kwam. Een vergelijking met de andere arrondissementen is sprekend.

Van alles wat beloofd, gepland en begroot werd voor het Tieltsse in de laatste tien jaren, werd niets gerealiseerd. Nochtans ontbrak het de jongste jaren helemaal niet aan ministeriële beloften en verklaringen met betrekking tot de Tieltsse wegeninfrastructuur.

Het uitblijven van resultaten of enige concrete realisatie maakt ons ongerust en het ontnemt aan de beleidsmensen en de bevolking alle vertrouwen ter zake.

Met uw schrijven van 17 juni 1980, naar aanleiding van onze uiteenzetting bij de bespreking van uw begroting van Openbare Werken, had u ons nieuwe hoop gegeven. Ondanks herhaalde besprekingen met uw medewerkers op uw departement moeten wij tot ons spijt vaststellen dat niets is gebeurd en dat naar de concrete realisatie toe van de uit te voeren wegeniswerken niet de minste vooruitgang is gemaakt. De bevolking van het Tieltsse en de beleidsmensen van het arrondissement vragen zich terecht af welke hiervoor de reden mag zijn.

Reeds in het vijfjarenplan 1971-1976 komen voor het Tieltsse de volgende prioriteiten naar voren: de rijksweg 323, de omlegging te Pittem, die als eerste prioriteit werd ingeschreven; de rijksweg 66, zijnde de verbinding Tielt-Deinze (E3) en de rijksweg 299, de ontsluiting van het Tieltsse over Ruiselede naar Aalter (E5).

In het vijfjarenplan 1976-1980 werden genoemde uit te voeren wegeniswerken opnieuw opgenomen.

Ook in het vijfjarenplan 1981-1986 werden de klassiek geworden prioriteiten, die steeds geleidelijk aan waren achteruitgeschoven, opnieuw opgenomen. Een nieuwe prioriteit werd er aan toegevoegd, namelijk de rijksweg 772, die de ontsluiting moet verzekeren van Wielsbeke en Oostrozebeke naar de E3 toe.

Tot op heden zijn deze vijfjarenplannen bijna uitsluitend beloften gebleven.

De laatste tien jaren 1970-1980 was er in totaal meer dan 7,5 miljard van het budget bestemd voor de provincie West-Vlaanderen; hiervan werd er slechts 155 miljoen toegekend aan het Tieltsse. Hier-

uit, en uit de vergelijking met datgene dat werd toegekend aan het arrondissement Roeselare, 780 miljoen, mag reeds worden afgeleid dat andere streken uit de provincie heel wat meer aan hun trekken zijn gekomen. Daarenboven kan worden vastgesteld dat enkel en alleen «de weg te Pittem» in de begroting is opgenomen.

Ook aan ministeriële beloften om de ontsluiting van het Tieltsse tot stand te brengen en aldus de wegeninfrastructuur in het Tieltsse te verbeteren heeft het ons nooit ontbroken. Maar wanneer wij de voorbije tien jaren overschouwen komen wij tot de bedroevende vaststelling dat er van al het beloofde eind 1980 weinig of niets werd gerealiseerd. Alleen de werken aan de ring te Pittem zijn nu bezig. Ze werden reeds opgenomen in het vijfjarenplan 1971-1976 als eerste prioriteit.

Dit alles is nochtans in volkomen tegenstelling met wat ook door uw voorgangers werd toegezegd:

Minister De Saeger beloofde ons schriftelijk de aanleg van de ring te Ruiselede en het op 26 meter brengen van de rijksweg 299 (Tielt-Aalter-E3) tot eind 1978.

Minister Defraigne besliste de A9 (Brussel-westkust) uit te voeren vanaf de E3 over Roeselare naar Lampernisse (autoweg Jabbeke-Vurne), waardoor het Tieltsse zou worden ontsloten. In de begroting 1976 was hiervoor reeds een bedrag van 200 miljoen ingeschreven, de opmetingen werden gedaan, maar de geplande autoweg, door de minister zelf vooropgesteld, werd nooit uitgevoerd.

Minister Mathot sprak op 8 december 1978 bij het officieel openstellen van de nieuwe vaste brug over het kanaal Roeselare-Leie letterlijk het volgende: «Een volgende fase, het aanpassen van de rijksweg 323 tussen Ardooie en de rijksweg 71 (Kortrijk-Brugge) wordt in 1980 gepland. Onmiddellijk daarna zal ook de rijksweg 66 (Tielt-Deinze-E3) op vier rijstroken worden gebracht.»

Uzelf, mijnheer de minister, antwoordde ons, ingevolge onze uiteenzetting in de bespreking van de begroting verleden jaar, dat in de normalisering van de rijksweg 66 (Tielt-Deinze-E3) op het ontwerp van het vijfjarenplan was voorzien vanaf 1982. De omlegging te Ruiselede-rijksweg 299 (Tielt-Aalter-E5) zou geprogrammeerd zijn vanaf 1983.

De besprekingen hieromtrent gevoerd in de loop van het voorbije jaar en nu nog de laatste dagen zijn weinig geruststellend. Voor 1982 zou slechts een begin worden gemaakt met de ring rond Ruiselede. Dit heeft de bevolking en de beleidsmensen van het arrondissement Tielt ten zeerste verontrust. Zij stellen zich ten volle achter hetgeen u te Brugge hebt verklaard. Samen met u hopen zij dat de A19 tot 1981 en de A17 tot eind 1985 kunnen worden afgewerkt.

Maar meteen hopen zij dat, na nu meer dan tien jaar aandringen en wachten, dat het arrondissement Tielt voldoende zal worden ontsloten. De regio Tielt is immers omringd door belangrijke verkeersaders, maar de toegangswegen tot die nationale en zelfs internationale autowegen (E3, E5 en A17) zijn werkelijk beneden alle peil.

Daarom durven wij met aandrang te vragen dat het nu toch eindelijk niet meer bij woorden of beloften zou blijven, maar de reeds lang geplande werken een uitvoering en afwerking zouden kennen.

Waarover gaat het nu eigenlijk?

Op de eerste plaats om de afwerking van de rijksweg 323, die reeds als eerste prioriteit werd ingeschreven in het vijfjarenplan 1971-1976. Deze rijksweg moet voor het Tieltsse de toegang verlenen tot de A17. Alles laat vermoeden dat als eenmaal de A17 zal zijn afgewerkt of reeds belangrijke delen zullen kunnen worden in gebruik genomen, deze nog altijd vanuit het Tieltsse of vanuit Roeselare niet zal kunnen worden gebruikt omdat er heel eenvoudig geen toegangswegen zijn gepland. Deze autoweg is nochtans van groot belang voor beide arrondissementen als verbindings met Noord-Frankrijk en de kust.

Als wij goed zijn ingelicht zou dit jaar een gedebudgetteerd bedrag van 250 miljoen geen bestemming hebben om reden dat de vereiste onteigeningen niet bijtijds zouden klaarkomen om de autoweg verder door te trekken. Waarom hiermede niet in de nodige opritten en afritten voorzien die de toegang tot de A17 te Ardooie mogelijk maken?

Van even groot belang voor de ontsluiting van het Tieltsse is de programmering, de aanpassing en de verbetering van de rijksweg 66 (Tielt-Deinze-E3) te samen met de aanleg van de zuidelijke ring te Tielt. Deze laatste is nodig voor de uitbouw en de ontsluiting van de industriezone zoals die op het gewestplan voorkomt. Deze druk bereiden rijksweg is van belang voor de ontsluiting van het Tieltsse naar de E3 waarop reeds zolang werd aangedrongen en ook reeds was opgenomen in het vijfjarenplan 1971-1976. Het is tevens een drukke

doorgangsweg naar de kust toe over Lichtervelde, Diksmuide en Veurne. Deze druk bezette weg bestaat momenteel uit twee rijstroken zonder pechstroken of volwaardige fietspaden.

Ook de rijksweg 66 (Tielt-Aalter-E5) met een ring te Ruiselede, die op 26 m zou worden gebracht en beëindigd in 1978 wacht nog op een begin van uitvoering. Deze weg bestaat heden uit twee rijstroken zonder fietspaden en blijft een gevaarlijke en onveilige weg, te meer omdat heel wat zwaar vervoer langs deze weg de E5 tracht te bereiken. Het tracé van de omlegging te Ruiselede is reeds jaren gepland en bepaalde onteigeningen zijn reeds gebeurd, maar ook hier is nog steeds geen begin gemaakt met de uitvoering van de werken.

In het zuiden van het arrondissement Tielt bevindt zich eveneens een sterke groeipool, namelijk langs het kanaal Roeselare-Leie, die ook wacht op een fasegewijze afwerking van de RW772 (E3 over Wielsbeke en Oostrozebeke). Hier is de realisatie van de brug over de Leie een prioriteit.

Voor de gemeenten Oostrozebeke, Ooigem en Wielsbeke — industrieel belangrijke gemeenten — is deze weg broodnodig. De bedrijven aldaar ontplooiën een activiteit die een grote aan- en afvoer met zich brengt: heden ten dage worden tonnen grondstoffen, vooral hout, en afgewerkte producten met vrachtwagens verplaatst langs de bochtige rijksweg 57, die bestaat uit twee rijvakken en zich doorheen dichtbevolkte dorpskernen slingert.

Tenslotte willen wij nog verwijzen naar de principiële belofte gedaan aan de Tieltsse jeugd gegroepeerd in de «Torenvalk» die op uw departement zijn komen aandringen om voor alle rijkswegen in het arrondissement Tielt in fietspaden te voorzien, maar in het bijzonder voor de reeds genoemde wegen en de weg Tielt-Wingene. Het aanleggen van fietspaden langs deze voor fietsers levensgevaarlijke wegen moet inderdaad een grotere veiligheid bieden voor de honderden jongeren die dagelijks deze wegen gebruiken om te Tielt onderwijs te volgen en voor vele andere fietsers die te Tielt of te Aalter de pendelaarstrein moeten nemen.

Het merendeel van de voorgestelde projecten kunnen met beperkte middelen worden uitgevoerd en afgewerkt. Wij zijn het eens met de nieuwe filosofie inzake de aan te leggen wegen die u hebt ontwikkeld bij het begin van dit debat. Maar wij menen dat het toch niet onredelijk kan worden genoemd wanneer wij durven aandringen om voor de regio Tielt, die reeds zoveel jaren vrijwel niet op het budget van Openbare Werken voorkomt, de kredieten uit te trekken om uiteindelijk de broodnodige wegenwerken uit te voeren.

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.

Als enige parlementair van het administratief arrondissement Tielt, maar gesteund door de collega's parlementairen van het arrondissement Roeselare-Tielt, alle beleidsverantwoordelijken, het arrondissementeel promotiecomité van het Tieltsse, de CVP-parlementairen van West-Vlaanderen, die u, mijnheer de minister, hieromtrent zelfs een motie lieten geworden, dringen wij erop aan dat nu uiteindelijk eens een begin wordt gemaakt met de nodige uit te voeren werken.

Wij kunnen u verzekeren, mijnheer de minister, dat het uitermate moeilijk wordt de begroting van Openbare Werken, uw begroting, goed te keuren, wanneer men steeds moet ervaren, dat ondanks vijf-jarenplannen en beloften, geen oplossing wordt gegeven aan de dringende en hoogstnodige problemen die op gebied van de wegeninfrastructuur rijzen en broodnodig zijn voor de ontwikkeling van een streek — hier bepaald de regio Tielt — waarvan de hele bevolking nog jaren de nadelige gevolgen zal ondergaan.

Ter zake durven wij, mijnheer de minister, een duidelijk, precies en positief antwoord te vragen, een antwoord waarvan wij met zekerheid weten dat de programmering door uw bevoegde diensten binnen de gestelde tijd zal worden uitgevoerd. Wij, van onze kant, zullen niet nalaten de bevolking en de beleidsmensen van het arrondissement van uw antwoord kennis te geven. *(Applaus op de banken van de meerderheid.)*

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

M. Neuray. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, au nom de la politique nationale, des dépenses considérables ont été consenties pour les ports dits nationaux. Ce développement considérable de l'infrastructure a essentiellement profité aux ré-

gions portuaires où de vastes zones industrielles modernes se sont développées.

Avec les investissements dits nationaux, on a totalement rompu l'équilibre régional. Les Allemands n'ont pas suivi cette politique et au lieu de créer de vastes complexes en bord de mer, ils ont résolument investi dans les régions traditionnelles. Chez nous, aujourd'hui, les Flamands, après avoir ramassé la majeure partie des investissements, notamment en matière de grands travaux publics, refusent les investissements dans la sidérurgie wallonne.

Ce qui a été réalisé avec l'argent national va devoir faire l'objet d'évaluations précises. Si on ne trouve pas d'accord, on transmettra le contentieux à des instances internationales.

A propos du budget qui nous est soumis, soulignons d'abord que l'infrastructure portuaire supplémentaire de Zeebrugge n'est pas une nécessité pour la Wallonie; elle dispose et cela lui suffit des ports existants mais aussi de Dunkerque à l'ouest et de Rotterdam à l'est.

Ce qui est plus grave, c'est que personne ne sait où l'on va. Ne parle-t-on pas de 125 milliards pour Zeebrugge?

Aux dépens des deniers publics, une course s'organise entre les trois ports flamands, Anvers, Gand, Zeebrugge qui veulent chacun, à coup de milliards, arracher le trafic aux autres. Où s'arrêtera cette mégalomanie? Personne ne le sait, et les Flamands eux-mêmes se posent des questions. Les Anversois dénoncent l'extension de Zeebrugge et vont jusqu'à parler de guerre portuaire.

Nous voudrions, nous Wallons, voir arrêter cette surenchère coûteuse. Nous voulons voir des plans précis, aussi précis que ceux qu'on exige pour la métallurgie.

Mais le plus grave dans tout cela, c'est que l'on ne semble nullement tenir compte du niveau européen. On va assister très certainement à un fort développement du trafic charbonnier. Mais Dunkerque est admirablement équipé; il se prépare à accueillir des minéraliers de 175 000 tonnes et, demain, de 250 000 tonnes dans des darses accessibles sans écluse et il prépare le développement du trafic des conteneurs.

Rotterdam, qui risque de souffrir sérieusement du ralentissement du trafic pétrolier, va se reconverter, on peut faire confiance au dynamisme de nos voisins du Nord.

Où est le programme cohérent au niveau européen qui nous permette de croire que notre argent wallon ne sert pas à engloutir, sans profit pour nous, de la roche wallonne dans les eaux de la mer du Nord?

Puisque j'ai commencé par les ports, je continuerai par les voies d'eau. Malgré l'intérêt considérable de ce mode de transport et les investissements réalisés, on constate son faible développement; ainsi les pierres, wallonnes toujours, nécessaires au port de Zeebrugge sont acheminées à raison de 54 p.c. par la route. En dix ans, le trafic régi par l'Orni n'a pas cessé de diminuer.

Nous sommes d'accord pour des investissements en faveur du trafic fluvial s'ils sont nécessaires, à condition toutefois que l'on évite la mégalomanie. L'avenir économique de l'Europe n'est plus dans la transformation de matières pondéreuses venues de l'extérieur. Mais il faut valoriser ce qui a déjà été entamé. C'est ainsi que la priorité devrait être donnée sans plus tarder à la modernisation du canal du Centre. Ce n'est pas en 1987 qu'elle doit être terminée, mais en 1983. Il en est de même de la traversée de Tournai.

Les problèmes des voies d'eau nous amènent à parler du débit d'étiage. Nous avons maintenant, avec le rapport Nihoul-Crahay, une vue plus claire des choses.

La navigation pourrait, si elle se développe comme on le prévoyait, ce qui est loin d'être sûr, éprouver des difficultés pendant quelques semaines sur une période de dix ans. La probabilité augmente pour une période de 50 et de 100 ans. Mais, pour cette faible probabilité, faut-il investir des milliards, noyer des milliers d'hectares de bois et de terre? Je ne le crois pas.

Qu'en serait-il si les Français prélevaient pour Chooz 3 à 4 m³ par seconde en période d'étiage? Les estimations des services français ne sont pas les mêmes que celles des services belges. Toutefois, il se pourrait maintenant que la construction de ces centrales soit remise en question.

Monsieur le ministre, n'y a-t-il vraiment pas moyen de savoir exactement le volume de ce qui coule dans la Meuse à Givet? Sont-ce les Belges ou les Français qui ont raison? Nous souhaiterions que les experts arrivent à se mettre d'accord et à nous donner un chiffre unique pour un débit déterminé.

Maintenant, avant d'aller plus loin dans l'examen du budget, envisageons l'équilibre entre les différents grands postes: voies navigables et ports, routes, bâtiments et services de l'électricité.

On assiste à un certain ralentissement dans les investissements nouveaux en matière routière. A notre avis, cette réduction aurait pu être plus marquée ainsi que dans les travaux portuaires et nous soutiendrons les amendements que M. Hanin a déposés à ce sujet.

Nous savons, en effet, que la détente observée aujourd'hui sur le marché du pétrole ne sera que temporaire. D'ici quelques années, de nouvelles tensions vont se produire. La hausse de la consommation pétrolière du monde quoique ralentie continue à s'accroître. Les ressources, elles, même en tenant compte des nouvelles découvertes, diminuent.

L'administration Reagan, en refusant de vouloir libérer les capitaux nécessaires pour la mise en exploitation des schistes bitumeux, a pris une option pour le pétrole rare. Déjà actuellement, à chaque hausse des prix sensible correspond un tassement de la consommation de carburant automobile. Pourquoi faire encore de gros investissements aujourd'hui pour un mode de transports extrêmement attrayant mais terriblement coûteux à tout point de vue?

Nous pouvons dire, je crois, sans trop nous tromper qu'à moyen terme le transport routier est à son apogée; divers moyens et notamment les transports combinés rail-route vont contribuer à réduire le recours au seul transport routier. Dans la conjoncture actuelle il faut aussi tenir compte du fait que la construction de routes n'est pas grosse pourvoyeuse d'emplois. De nouvelles infrastructures ne sont plus nécessaires. La réalisation de l'A8 telle qu'elle a été conçue à travers les campagnes est une aberration et elle a été condamnée par le CRAT. Dans les villes, des travaux ont été commencés, on a procédé à des expropriations mais aussi à des démolitions. Il faut que nous trouvions au plus vite des solutions pour revitaliser les vides ainsi créés.

Ne faut-il pas revoir une fois pour toutes les pénétrantes dans les cités qui ont déjà fait tant de dommages et coûté si cher? Quelle solution pour la ville de Liège que des responsables inconscients ont massacré presque autant que les bombes de la guerre? Comment réparer ce qui a été démolé à la légère? Ne faut-il pas surtout terminer rapidement la place Saint-Lambert?

Il est grand temps de prendre des décisions.

Il faudrait faire entrer dans la tête de nos fonctionnaires qu'on ne doit démolir qu'en toute extrémité. Démolir, c'est aussi gaspiller de l'énergie. C'est aussi créer des déchets et je m'élève contre les déversements, comme celui de terres excédentaires le long des routes et dans le fonds de vallées. Cela gâte l'environnement et gaspille les terres. Lors des travaux, l'endroit de dépôt des terres en excès et des matériaux doit être stipulé dans le cahier des charges et non pas laissé à un accord entre un entrepreneur et un propriétaire de terrain bordant la route. Chaque cas doit être examiné attentivement et justifié par votre administration.

Au sujet de l'entretien des routes, ne doit-on pas étudier la récupération et le retraitement des revêtements bitumeux dont le coût est aujourd'hui beaucoup plus cher que celui des routes en béton?

Les pistes cyclables qui sont maintenant souhaitées et rendues nécessaires par la crise de l'énergie doivent être correctement étudiées et non pas étirées le long des grandes routes comme le long de la N4. Les pistes cyclables doivent relier les villages, emprunter les chemins ruraux, se mettre à l'écart des routes rapides. Elles doivent aussi être entretenues et le cas échéant nettoyées.

Pour les plantations, j'en ai parlé si souvent sans que jamais il y ait amélioration. L'engazonnement de départ ne sert le plus souvent à rien. La plantation doit être liée aux travaux de terrassements et il est grand temps d'augmenter les surfaces plantées en arbres indigènes qui, au lieu de coûter à la collectivité en frais d'entretien — tonte du gazon — permettront au contraire d'ici quelques années de récolter du bois dont les besoins vont grandissant.

Il me reste à dire un mot des bâtiments. Dans ce cas également, les démolitions doivent être évitées. J'ai protesté à de très nombreuses reprises, auprès des administrations concernées, pour des démolitions de maisons, à mon avis, inconsidérées. Mais il me revient que pour de nouveaux investissements, vos services disposent de moyens suffisants, peut-être même exagérés, mais pour les entretiens, de bien peu de choses. Alors, on préfère démolir. Il existe des bâtiments publics, ils dépendent du Fonds des constructions scolaires ou des universités, dont les boiseries tombent en morceaux, il n'y a plus eu une couche de couleur depuis quinze ans!

Quels sont les investissements réalisés pour isoler de vieux bâtiments? Bien peu de choses, sinon rien. C'est là qu'il faut transférer votre argent, entretenir, améliorer, isoler. Voilà la vraie clé des économies d'aujourd'hui, et plus encore de demain. Tous ces travaux mettront utilement au travail une main-d'œuvre nombreuse et locale.

Enfin, les services de l'électricité ont aussi un rôle important à jouer, notamment dans les économies d'énergie; il faut multiplier les

thermostats, les horloges et les dispositifs électroniques qui permettent de donner la quantité de chaleur nécessaire dans chaque local.

Dans tous ces domaines, des milliards pourront être dépensés à bon escient, bien mieux qu'en élargissant des routes exagérément et, par conséquent, inutilement et à grand frais.

Il faut recycler complètement votre personnel depuis la tête jusqu'au plus humble exécutant, pour qu'il réapprenne à épargner ce qui existe, à économiser intelligemment sur tout, à respecter l'environnement; il faut qu'ils acquièrent une mentalité écologique.

C'est sur cette note écologique, bien nécessaire dans ce budget des Travaux publics, que je termine l'examen de votre projet. (*Applaudissements sur les bancs du FDF-RW.*)

De Voorzitter. — Dames en heren, er zijn nog vijf sprekers ingeschreven in het debat. Ik stel voor dat wij hun uiteenzetting en het antwoord van de minister om 19 uur 30 horen en dat wij nu de beraadslaging een halfuurtje onderbreken.

Je propose d'interrompre nos travaux durant une demi-heure. (*Assentement.*)

— *La séance est suspendue à 19 heures.*

De vergadering wordt geschorst te 19 uur.

Elle est reprise à 19 h 35 m.

Ze wordt hervat te 19 u. 35 m.

M. le Président. — La séance est reprise.

De vergadering is hervat.

Wij zetten de behandeling voort van het ontwerp van wet houden de de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor 1981.

Het woord is aan de heer De Rouck.

De heer De Rouck. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, mijn betoog zal zich beperken tot een regionaal probleem, meer bepaald met betrekking tot de Vlaamse Ardennen, vermits twee collega's van de Volksunie het reeds hebben gehad over de algemene vraagstukken.

De algemene economische situatie van het arrondissement Oudenaarde is rampzalig. Een belangrijke reden is het tekort aan goede en snelle verbindingen met de voornaamste centra van het land.

Indien men werkelijk iets wil doen voor de ontsluiting van de streek met het oog op haar natuurlijke, dit is toeristische revalorisatie, dan dienen de aangevangen infrastructuurwerken dringend te worden voltooid.

Er is in de eerste plaats de weg Gent-Valenciennes. Dat is eigenlijk geen lokaal probleem want deze weg is een belangrijke verbinding naar de haven van Gent en van daaruit naar Noord-Frankrijk. Hij is dus zeer nuttig voor onze economie.

Jarenlang bleef de expresweg vanuit Gent in Oudenaarde steken. Sinds kort is men klaar met het tweede deel van de modernisering vanuit Oudenaarde naar Ronse. De onteigeningen voor het derde deel zijn sinds geruime tijd gebeurd, maar de werken liggen stil. In het verslag van de commissie voor de Infrastructuur wordt de « verdere modernisering van de rijksweg 58 Oudenaarde-Ronse » wel vermeld bij de projecten, die in 1981 zullen worden voortgezet. Het past hier nochtans meer precieze gegevens te vragen omtrent de bedoeling van de minister.

Voor het arrondissement Oudenaarde is deze noord-zuid-as van levensbelang. Ze verbindt immers Ronse met Oudenaarde, de E3, de E5, en Gent met het noorden van Frankrijk.

Wat de doortrekking van de rijksweg 58 door Ronse betreft zijn er nochtans een aantal vragen, die tot heden toe onbeantwoord bleven.

Is er reeds een oplossing gevonden voor de doorgang door de stad Ronse? Licht het traject ter aansluiting op het Waalse gedeelte van de rijksweg reeds vast?

Er was verleden jaar sprake van een verlegging van het oorspronkelijk genoemde traject in Wallonië. Er was zelfs een krediet van 100 miljoen uitgetrokken voor de overbrugging van de spoorlijn Ronse-Leuze, maar ook hierover bestond de grootste onduidelijkheid. Kan de minister thans meer zekerheid hieromtrent geven?

Verder is er de oost-west-verbinding, waaraan vooral het zuiden van Oost-Vlaanderen, in onze streek Ronse en Brakel, grote nood heeft. Een viervaksweg-verbinding tussen Ronse en Brakel is sinds jaren gepland. Een eerste gedeelte is, ook al sinds jaren, klaar. Ondanks voltooide onteigeningen liggen de werken echter sinds drie, vier jaar volkomen stil. Ook in de voorliggende begroting schijnen geen kredieten te zijn ingeschreven voor de voortzetting van deze werken. Bovendien is er de herhaaldelijk geformuleerde vraag tot realisatie van de aansluiting van deze weg naar Kortrijk.

Wat het gedeelte van Avelgem tot Kortrijk betreft, is er geen twistig nopens het te volgen traject. Bij akkoord van alle verantwoordelijken van het arrondissement Kortrijk ligt dit vast op het westplan.

Wat het gedeelte van Ronse tot Avelgem betreft, zijn er grosso modo twee mogelijkheden. Men kan grotendeels de oude spoorwegbedding Ronse-Avelgem volgen: dit geeft een vlot tracé en bezorgt de tussenliggende gemeenten een snelle verkeersweg. Ofwel kan er gebruik worden gemaakt van de viervaksweg over Kwaremont. Maar in dit geval wordt een ring rond Kluisbergen noodzakelijk. Voor welke oplossing zal worden geopteerd? En voor wanneer mag er een beslissing worden verwacht?

Ook dit is weeral geen lokaal probleem, want als wij de zuidelijke verbinding krijgen tussen Brussel, Ninove, Geeraardsbergen, aangezien er in Schendelbeke en in Ronse belangrijke verkeersparken zijn en de zuidelijke weg naar Kortrijk eventueel over Kwaremont en Ruin langs de Schelde, dan hebben wij een weg die eigenlijk als afleiding kan dienen naar de westkust, zodra de weg Kortrijk-Ieper gerealiseerd is.

Inmiddels nadert een schitterende nieuwe brug op de weg van Ronse naar Avelgem, net voorbij het centrum van Berchem, haar voltooiing. Maar wat baat een moderne, brede brug, als de wegen zelf totaal onaangepast blijven of zelfs niet aansluiten!

En hoever staat het met de brug over de Schelde te Oudenaarde? Het is een brug die wordt gewenst niet alleen door de middenstand maar de hele bevolking van Oudenaarde.

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Ik heb daarover uitleg verstrekt in de Kamer van volkvertegenwoordigers.

De heer De Rouck. — En tenslotte is er de vraag naar de ringen rond Ronse en rond Brakel.

De zuidelijke ring rond Ronse, verbinding tussen de rijksweg 58 en de weg naar Brakel, ligt reeds vast van vóór wereldoorlog twee en wordt door niemand betwist. Aan realisatie is men nochtans nog lang niet toe.

De ring rond Brakel deed, met name in de gemeente zelf, nogal wat stof opwaaien. Het huidige bekende traject suitte er op hevige weerstand, gecoördineerd door het actiescomité ringen Brakel. Niet verwonderlijk, aangezien men de ring midden door het dicht bewoonde gemeentelijk centrum wil leiden. Veel beter ware het de bestaande rijksweg 62 zo lang mogelijk te volgen, om dan een grote omleiding te maken met vermindering van de woongebieden. Mogen we hieromtrent het standpunt van de minister kennen?

Als besluit van mijn uiteenzetting in verband met de wegeninfrastructuur in de Vlaamse Ardennen, wil ik herhalen wat ik in het begin heb gezegd. Het moet verstaan worden als een scherpe noodkreet omtrent de rampzalige toestand van de Vlaamse Ardennen.

Onze bevolking is sedert 1830 niet aangegroeid daar waar de bevolking in Vlaanderen en in geheel België ten minste is verdrievoudigd.

Als het de regering werkelijk menens is met de ontsluiting van het arrondissement Oudenaarde, dan kan niet langer de huidige regeringspolitiek ten aanzien van de streek worden voortgezet. Mogen we op een wijziging rekenen of blijft alles bij het oude? Het arrondissement Oudenaarde heeft recht op een ondubbelzinnig antwoord.

Eén korte opmerking nog in verband met het beleid inzake het herstel van beschadigde wegen.

Het zal niet alleen ons opgevallen zijn dat na het herstel van beschadigde wegen, vooral betonwegen, «bij stukken en brokken» deze wegen nauwelijks beter berijdbaar zijn, vaak integendeel. We durven dan ook de vraag stellen of het niet beter zou zijn dergelijke herstellingen voortaan achterwege te laten en wat langer te wachten om het herstel dan grondig te doen. (*Applaus op de banken van de Volksunie.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw De Loore.

Mevrouw De Loore-Raeymaekers. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, in de economisch donkere tijd waarin wij met geheel de westerse wereld verzeild zijn geraakt, kan het gebeuren dat tussen de plooiën van de enorme prioriteit-eisende problemen zaken over het hoofd worden gezien die niet mogen worden verwaarloosd. Het gaat om dingen die reël bijdragen tot de leefbaarheid van onze omgeving, die niets méér kosten aan geld — soms minder —, niets meer aan tijd — soms minder —, die alleen vragen om een minimum aandacht op het juiste ogenblik van de juiste personen.

Ik wil hier spreken over wegbermen.

Uw departement, mijnheer de minister, zet qua wegenbouw het werk voort, duizenden jaren geleden aangevat door de mens die zich een doortocht zocht. Toen heette dat nog pad, gemaakt door de stap van de mens en de tred van het dier. Vandaag zijn bijna alle paden «weg». Een weg is iets van het landschap weggenomen en geschikt gemaakt voor verkeer. Dat wil zeggen, waar een weg is, is iets weg.

Noem een noodzakelijke weg een noodzaak, elke andere is alleen maar te zien als weg, verdwenen dus. Hoe noodzakelijk sommige wegen wel geschat werden, leert ons de geschiedenis. Inderdaad, er zijn historische wegenbouwers en aanleggers van heirbanen gekend van bij de Egyptenaren en de Romeinen. Napoleon deed voor hen niet onder. Hij was het bovendien die een gans nieuw tijdperk inluidde toen hij het «département des Ponts et Chaussées» instelde. In 1805 vaardigde hij een wet uit waarbij hij aangelanden van een weg verplichtte tegen de wegwang in beplantingen te voorzien, langs grote wegen op staatsgrond en langs kleinere op privé-terrein. Wanneer de aangelanden in gebreke bleven voerde het «département des Ponts et Chaussées» de beplantingen uit. Hier ontstond dus voor het eerst het begrip «wegberm», ongeveer zoals wij het vandaag kennen.

Door de stijgende eisen van een onmisbaar geworden en comfort verlenend verkeer werden de wegen noodzakelijkerwijze meer in aantal, breder, meer grondverslindend, totaal anders opgevat, maar boven al ingrijpend.

Kwalijke reputatie daarbij kregen de, ik herhaal, onmisbaar geworden autowegen, omdat zij vooral steeds drierster het landschap hebben aangepakt.

Oorspronkelijk diende de berm als rust- en schuilplaats voor de weggebruikers en werd hij ook bezocht door herders en boeren die er langs trokken met hun schapen, of die er hun vee lieten grazen. Maaien en oogsten gebeurde dikwijls door omwonende boeren, of door een aangestelde bermbeheerder. Maar, gelijktijdig met de toename van het wegverkeer en met de technologie, verminderde de aandacht van de boeren voor de bermvegetatie.

Werden vroeger stukken berm verhuurd aan de boer die daarvoor een bepaald bedrag betaalde, later keerden de rollen om. Geleidelijk echter en door omstandigheden allerhande kwamen er moeilijkheden. Het snelle verkeer eiste zichtbare wegmarkeringen met lijnen, paaltjes, platen en verlichting. De boer eiste de bestrijding van de voor hem schadelijke kruiden. Zo deden kortmaaiers en onkruidverdelgers hun intrede. In beide gevallen moest de bermbegroeiing het ongetuigen.

Nochtans heeft de bermbegroeiing specifieke taken en kan ze bijdragen tot het voordeel van zowel de weggebruikers, de aangelanden en de hele gemeenschap achter hen. Mijn uiteenzetting, mijnheer de minister, wil daarom bijzonder aandacht vragen voor de bermbegroeiing.

Die bermbegroeiing of beplanting dient allereerst en vanzelfsprekend functioneel te worden gezien ten aanzien van het verkeerstechnische nut van de berm. Diens eerste belang immers is verkeersgericht. Zo mogen vegetatie en beplanting nooit, zoals b.v. de middenberm op het stuk van de E5 tussen de ring en de stad Brussel, de zichtbaarheid in de weg staan van het onvermijdelijke wegmeeubilair met verkeersaanduiding en richtlijnen. Kruispunten en bochten dienen overzichtelijk te zijn. Overal moet er voldoende uitwijkmogelijkheid blijven.

De begroeiing of de beplanting moet als optische geleiding dienen, aangepast zijn aan het aangelande weggedeelte en bovendien beschermen tegen verblinding. Maar naast die verkeersgerichte belangen heeft en kan hij nog veel meer hebben dan nu het geval is, de berm belang als element in het landschap. Als een quasi neutrale zone moet hij de overgang maken naar het landschap, zij dit cultuurland of bos. Ook deze functie kan worden bekeken vanuit onderscheiden standpunten. Het zuiver esthetische enerzijds, maar anderzijds en vooral het natuurwetenschappelijke. Bermen bezitten een enorme natuurbehoudds-, een ecologische en bijgevolg educatieve waarde.

Zelf ben ik helaas geen specialist. Grondige inzage in de verslagen resulterend uit de opzoeken naar en de inventarisatie van diverse wegbermen door gespecialiseerden doet mij echter zeggen dat onze wegbermen een onschatbaar potentieel bergen aan natuurreservaat, verscheiden als ze voorkomen en variërend naar landsstreek, bodemgesteldheid en het omliggende.

Ik zei echt «natuurreservaat», want een reservaat is, een gebied waarop van overheidswege beslag is gelegd om er de fauna en flora in haar natuurlijke staat te houden. En de natuur is mild. Waar zij wordt met rust gelaten, herstelt zij zich vlug en vindt zij zichzelf terug.

Ik zei tevens «onschatbaar potentieel» — met de klemtoon niet enkel op «potentieel», maar tevens — en dan letterlijk — op «on-

schatbaar» — omdat ik alleen maar bij benadering over een orde van grootheid kan spreken.

Mijn navragen bij uw departement naar het bermenoppervlaktetaal van de grote wegen hebben mij immers een gebrek, want slechts voorlopig, cijfer opgebracht. Alleen al langs de autowegen zou het bermenareaal 6 000 hectare overschrijden.

Wanneer deze ruimten zouden worden benaderd door het beleid zonder de agressiviteit en de onachtzaamheden, waarvan ze nu dikwijls het voorwerp zijn, en met daarentegen de verschuldigde zorg, zouden wij, alleen al langs de autowegen, 60 miljoen vierkante meter natuurreservaat méér hebben. Zo zouden de wegbermen ons kunnen teruggeven wat aan het land is ontnomen: een stukje van de eigen flora en fauna.

Mijnheer de minister, de groep jonge natuurbeschermers die met veel zorg en geruggesteund door wetenschappelijke begeleiders het bermenprobleem heeft onderzocht, in navolging van wat reeds geruime tijd geschiedt in de ons omringende landen, heeft ook onze aandacht geboid en gevestigd op het belangrijke potentieel aan natuurreservaat in de bermen van onze wegen. Met hen zullen velen en ikzelf u dankbaar zijn mocht u met de middelen die u ter beschikking staan, de bermen, «die daar toch zomaar bijliggen», heel bijzonder onder uw hoede nemen. Dit zal ten bate komen van veiliger en mooiere wegen in ons land, ten bate van onze landbouwculturen die bescherming eisen, ten bate van een landschap dat zijn verscheidenheid wil beklemtoond zien en ten bate — *last but not least* — van het behoud en de bescherming van de typische bermflora en -fauna.

In uw begroting heb ik de inspanningen geapprecieerd om de verkeershinder door aanplantingen te beperken. Ik durf hier de hoop uitspreken dat bij de keuze van de plantensoorten rekening zal worden gehouden met het streekeigen karakter, zodat onze autowegen niet gaan lijden aan een eentonig, uniform maar evenmin aan een exotisch uitzicht.

Mag ik u het volgende vragen, mijnheer de minister? Geef onze bermen, opgebouwd als ze zijn uit aan elkaar geregen ecologisch en landschappelijk unieke stukjes biotoop, de kans een eigen leven te leiden waarop uw beleid parallel kan lopen met de regeneratieve kracht van de natuur. Ik zei het reeds: dit kost niets méér aan tijd noch aan geld, het vraagt enkel tijdige zorg.

Ik weet hoe sommige van uw diensten het bermenbeleid ter harte nemen. Ik heb kennis genomen van verschillende dienstnota's in verband met weg- en bermbeheer. Ze getuigen niet alleen van uw aandacht voor onze wegen, maar ook van uw zorg voor het leefmilieu, zoals dat vandaag vanzelfsprekend is geworden.

Moge ik echter in dit verband signaleren dat op nogal wat plaatsen helemaal geen rekening wordt gehouden met de voorschriften van bijvoorbeeld het bermenareaal waarvan al sedert jaren de frequentie is beperkt. Langs de E3 werd vandaag reeds voor de tweede maal gemaaid, terwijl volgens een recente dienstnota d.d.1979, 15 juni de datum is voor de eerste beurt.

Op het ogenblik dat na de winter, in de maanden april, mei, juni, de in de bermen nestelende vogels met een broedsel zitten, vernielt de maaier het grootste deel van het vogelbestand van het komende jaar. Uiteraard ken ik wel enkele vogels — vooral langs de Kempische wegen — en dus weet ik dat door ontijdig bermenmaaien daar in de vernieling gaat het werk en het broedsel van de gras- en de duinpieper, van de witte en de gele kwikstaart, van de roodborsttapuit, van de veld- en de kuifleeuwier, van de tijtjaf, van de patrijs, de fazant, de wilde eend en van de sedert enkele jaren in groten getale teruggekomen autowegliefhebber, de kievit.

Ik moge u verzoeken, mijnheer de minister, deze hele aangelegenheid opnieuw en grondig te willen doorlichten volgens een eigentijdse en wetenschappelijk en getoetste optiek qua bermbehoud en, bermbescherming, bermvegetatie en bermbeplanting, bermbeheer en bermonderhoud.

Er kan worden bespaard. Ik zou alleen willen verwijzen naar een rekening van 1974 over het bermenonderhoud langs de E3. U vindt deze rekening waarschijnlijk ook wel terug in uw archief. De E3 heeft 1 150 hectare areaal en kostte in 1974 aan onderhoud alleen al 20 miljoen frank. Aan dit cijfer moeten nog worden toegevoegd de kosten voor herprofilering, uitmaaien, slijkruimen van de grachten, herstellen van de uitspoelingen en van beschadigingen door onbekenden. Spuiten met herbiciden is er niet meer inbegrepen, omdat ze intussen verboden waren. Hier kan bespaard worden!

Mijnheer de minister, dit kadert beslist in de visie die u vorige week belichtte bij de aanvang van de bespreking van de begroting van Openbare Werken. Ik hoop echt dat het in de toekomst niet langer zal zijn «waar een weg is, is iets weg» maar dat het door de zorgen van openbare werken zal worden «waar iets weg was, komt het terug». (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Bernaerts.

Mevrouw Bernaerts-Viroux. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, eerst wil ik spreken over de werken die een rechtstreekse invloed hebben op de veiligheid, vooral de wegen met drie rijstroken. Die wegen zijn geweldig gevaarlijk; zij boeken trouwens de meeste frontale botsingen met dodelijke afloop.

In tweede instantie, wil ik uw aandacht vestigen op de bochten die eigenlijk moeten worden bestudeerd naargelang van de veiligheid. Dit geldt vooral voor de uitritten van de autowegen. Vele automobilisten beseffen niet goed tegen welke snelheid ze rijden bij het verlaten van een autoweg.

Een derde punt betreft de wegen die evenwijdig lopen met een vaart. Zelfs voor een goede zwemmer is het niet altijd zeker dat hij er levend van afkomt als hij met zijn wagen in het water rijdt. Mag ik u dan ook vragen bijzonder hoge vangrails te plaatsen langs de wegen die parallel lopen met een vaart? Ook de ingang van bruggen is gevaarlijk. Als men de controle over zijn wagen verliest bij de ingang van een brug, dan dreigt die wagen over het algemeen in het midden van de vaart terecht te komen. Daarom vraag ik dat zorg zou worden besteed aan de veiligheid op de toegang tot de bruggen.

Nu zal ik meer bepaald over Brussel handelen.

Het is economisch zeer belangrijk dat Brussel wordt verbonden met Limburg langs een autoweg. Daarom houden wij een zeer waakzaam oog op de werken aan de weg richting Leuven tussen Diest en Aarschot. Wij zijn zeer nieuwsgierig wanneer wij die weg zullen kunnen gebruiken om van het Brusselse naar Limburg te gaan.

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Eind volgend jaar, begin 1983.

Mevrouw Bernaerts-Viroux. — Dank u, mijnheer de minister.

In de context van de autowegen, vestig ik uw aandacht ook op het probleem van de verbindingen tussen de autowegen en het centrum van de stad.

Een positief punt is dat de tunnel van de E5-autoweg zal worden doorgetrokken. Dat is zeer positief voor Brussel.

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Die tunnel wordt volgende week geopend.

Mevrouw Bernaerts-Viroux. — Er is echter nog de autoweg, komende van Parijs, waarover ik in de commissie ook al heb gesproken.

Wanneer vreemdelingen over die weg naar Brussel rijden, komen zij in Vorst terecht in een labyrint, in een wijk die ook niet van de mooiste is. Als Belg moeten wij daar toch niet erg fier op zijn. En als een autoweg is aangelegd om naar Brussel te rijden, moeten de wagens toch in het centrum kunnen geraken. Tussen de grote en de kleine ring van Brussel zouden meer rechtstreekse verbindingen moeten worden aangelegd.

In dezelfde gedachtengang zou er ook meer parkeerterruimte moeten komen in het centrum van de stad, want degenen die met hun wagen naar het centrum rijden moeten hem ook kunnen parkeren.

Spijt dat de grote ring niet is doorgetrokken ten zuiden van Brussel. Daar verdwaalt hij tot in Mont-Saint Jean en zelfs tot voorbij Braine-l'Alleud. Dat is wel erg ver!

Nu een woord over de problematiek van Brussel zelf. In het algemeen duren de werken er veel te lang. Zo hebben de werken aan de Vismarkt bijvoorbeeld twaalf jaar geduurd. En ze zijn nog niet helemaal ten einde, want voor mijn deur wordt nog altijd gewerkt.

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Maar het resultaat op de Vismarkt is toch mooi.

Mevrouw Bernaerts-Viroux. — Dat is waar, mijnheer de minister, maar het heeft toch lang geduurd.

Er is ook gebrek aan coördinatie. Als een werk klaar is, wordt het wegdek of het voetpad opnieuw opengemaakt, eerst voor het gas, dan voor de elektriciteit en dan nog eens voor de riolering, zodanig dat een wegbedekking die mooi was afgewerkt weer helemaal wordt geschonden. Dan moet men opnieuw een mooie wegbedekking maken, met de noodzakelijke uitgaven. Een betere coördinatie op dit gebied zou echte besparingen mogelijk maken en bovendien zou men dan de kritiek van de bevolking kunnen vermijden. De mensen zien dat immers ook, en zij hebben dadelijk veel kritiek omdat er zoveel wordt verspild en omdat er maar geen einde komt aan die werken.

Andere slachtoffers van die lange duur der werken zijn de handelaars. De handelaars die in de buurt van de werken gevestigd zijn, zien hun verkoopcijfer aanzienlijk dalen. Vele faillissementen zijn

zelfs te wijten aan langdurige werken, zoals men heeft kunnen vaststellen in de buurt van de metro-werken tussen het Rogierplein en het Zuid. De handelaars van de Vismarkt hebben zich gelukkig nog weten te redden.

Andere slachtoffers van de openbare werken zijn de aannemers die over het algemeen lang op de betaling moeten wachten. Het is normaal dat dit faillissementen tot gevolg heeft. Aannemers zijn immers geen bankiers.

Wat de werken in Brussel zelf betreft, wil ik uw aandacht vestigen op de wispelturige bodem van Brussel en meer bepaald op de waterkuilen. Het bouwen van lange tunnels zoals die welke zou worden gegraven tussen het Rogierplein en Koekelberg gaat gepaard met het wegzuigen van waterkuilen, wat aanleiding geeft tot grondverzakkingen en waardoor barsten ontstaan in de gebouwen. Hebben uw diensten de mogelijkheid onderzocht om in plaats van een tunnel een viadukt met twee niveaus te bouwen tussen Koekelberg en het Rogierplein waarbij drie rijvakken zouden worden aangelegd van Koekelberg naar Brussel en daarboven twee rijvakken van Brussel naar Koekelberg? Het is toch positief dat men de toegang tot een stad vergemakkelijkt. Men kan beter de mensen naar Brussel lokken dan ze weg te sturen.

Tenslotte wil ik nog iets zeggen over de gebouwen. In Brussel zijn grote oppervlakten kantoorruimten beschikbaar waarvan het merendeel splinternieuw en nog nooit gebruikt zijn. Mijnheer de minister, ware het niet beter eerst die ruimten die te koop of te huur zijn in gebruik te nemen alvorens nieuwe kantoorgebouwen op te trekken?

Mijnheer de minister, ik ben ervan overtuigd dat u uw steen zal bijdragen voor de redding van Brussel dat zich op het randgebied — en dat is geen geheim — in een heel precaire situatie bevindt. Iedereen moet in dezelfde richting werken voor de redding van Brussel. (*Applaus op de liberale banken.*)

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

M. Humblet. — Monsieur le Président, chers collègues, depuis un certain nombre d'années, monsieur le ministre, le groupe auquel j'appartiens a réagi contre les abus, aux dépens de l'environnement, de la population modeste et de bonnes terres agricoles, de ce que j'appelle volontiers « la bétonite ».

C'est le devoir de l'opposition, après s'être battue, de reconnaître qu'elle obtient parfois satisfaction.

Les écologistes et la formation politique à laquelle j'appartiens ont réussi, après des années, à faire comprendre à l'exécutif régional wallon, aux services du département des Travaux publics, et, par conséquent, à vous-même, l'inanité d'un projet relatif à une route à quatre bandes qui, sur la base d'un projet remontant à plus de dix ans et de comptages anciens, aurait relié Haut-Ittre à Quenast. Je tiens, dès lors, à exprimer notre satisfaction à ce propos.

Nous conservons néanmoins quelques inquiétudes, au sujet de ce problème, qui est représentatif de l'ensemble de la situation dans le Brabant wallon et, finalement, dans tout le royaume.

A partir de cet exemple, je voudrais vous rendre attentif aux dangers que peuvent présenter des « queues de budget », si je puis dire, ou des petites sections de budget.

En effet, si l'on ne parle plus de la route nationale 77, il est encore question de l'autoroute 202 pour laquelle un poste budgétaire de 230 millions est prévu.

On s'interroge sur place quant à la destination de cette somme, pour la bonne raison qu'il n'y a plus utilité à relier la A202 — puisque cela existe déjà — aux routes devant assurer la liaison à laquelle je viens de faire allusion et faciliter le trafic entre Braine-l'Alleud et la route Bruxelles-Mons, compte tenu des problèmes que pose la traversée de l'agglomération de Tubize-Quenast, d'ailleurs en difficulté.

Après la décision récente de renoncer à cette route à quatre bandes, on reste dans l'expectative, car on ne sait pas grand-chose au sujet du projet de la route à deux bandes et de son tracé. Il est donc préférable de n'engager aucune dépense aussi longtemps que l'on ne possède pas un plan définitif, clair et précis, du tracé de la route à deux bandes.

Problème donc car le crédit de 230 millions risque d'être inutile; problème aussi pour savoir comment sera financée la route à deux bandes. Je comprends parfaitement, cela va de soi, qu'à propos de cette question de détail, il ne me soit pas répondu immédiatement. Néanmoins, j'ai tenu à poser ce problème qui me paraît représentatif de ce qui peut être fait dans la bonne direction, sans que tout soit, pour autant, entièrement réglé et pleinement satisfaisant.

Parallèlement, et bien que les tracés aient été imparfaits et parfois trop coûteux, je dois, au contraire, insister pour que l'on termine la route 226 assurant l'indispensable circulation est-ouest dans le

Brabant wallon, avec les liaisons adéquates qui existent par rapport aux autoroutes orientées, comme chacun sait, nord-sud. (*Applaudissements sur les bancs du FDF-RW.*)

M. le Président. — La parole est à M. Dalem dont nous entendrons l'intervention dans la discussion du budget ainsi que l'interpellation jointe.

M. Dalem. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, lorsqu'on examine l'évolution du montant global, exprimé en francs constants, des travaux routiers exécutés durant les dix dernières années, on constate une très nette diminution du volume physique réel de ces travaux.

Etant donné les difficultés financières rencontrées actuellement par l'Etat, il est à craindre qu'à l'avenir on ne comprime encore les dépenses d'investissements, principalement le budget des Travaux publics et, plus spécialement, les crédits réservés aux routes, ce qui s'avérerait fatal pour de très nombreuses entreprises.

Actuellement, le secteur du bâtiment durement touché par la crise compte un nombre de chômeurs égal à celui de tous les travailleurs de la sidérurgie réunis.

Permettez-moi de rappeler les dernières statistiques.

A la fin du mois de mars 1981, l'Office national de l'Emploi enregistrait 44 213 chômeurs complets dans le secteur de la construction contre 29 904 à la même date en 1980. Cela représente, dans un délai d'un an, un accroissement de 14 309 unités ou 48 p.c. en un an.

Le taux du chômage dans la construction s'élève donc à plus de 15 p.c. du nombre de travailleurs occupés dans le secteur.

Au cours de la première quinzaine du mois d'avril 1981, le nombre de chômeurs complets dans le secteur de la construction a encore augmenté de 1 029 unités, de sorte qu'à la date du 15 avril dernier, on enregistrait 45 242 demandeurs d'emploi dans la construction.

Il est grand temps de se préoccuper de ce problème en recherchant des solutions plus efficaces que celles qui consistent à opérer des glissements des crédits d'un sous-secteur des Travaux publics vers un autre et qui, en l'espèce, n'aboutiraient qu'à remplacer des chômeurs « bâtiments » par des chômeurs « routes ». Car, contrairement à ce que certains pensent peut-être...

M. Hanin. — Moi, par exemple !

M. Dalem. — Oui, monsieur Hanin, mais les diverses conceptions peuvent être discutées...

Les travaux routiers d'entretien et de modernisation du réseau existant « consomment » autant, si pas plus, de main-d'œuvre que la plupart des travaux du bâtiment.

Il est absolument indispensable que les budgets prévus pour le secteur routier soient respectés et que les crédits soient engagés sans retard si l'on veut éviter que ne s'engage un processus accéléré de faillites dans ce secteur, j'y reviendrai tantôt.

Si l'ère des grands investissements routiers s'avère toucher à sa fin, nous devons œuvrer ensemble dès à présent à la reconversion des grandes entreprises de ce secteur ou encore à les aider sans plus tarder dans la recherche de travaux en dehors de nos frontières.

Les entreprises attendent beaucoup de la table ronde de la construction qui se tiendra normalement le 23 juin prochain; on dit même que cette date pourrait être avancée. Elles espèrent que cet échange de vues débouchera sur des mesures devant amener plus de souplesse dans les rapports entre l'administration et les entreprises en matière de planification des travaux, des procédures d'adjudication, de paiement des travaux, de règlement des litiges, et de combien d'autres choses.

Dans ces discussions, il conviendra d'accorder une attention toute particulière au problème de l'agrégation des entreprises qui, dans son mécanisme actuel, non seulement ne protège pas nos entreprises nationales, mais encore favorise les nombreuses entreprises étrangères qui guettent les travaux que nous mettons en adjudication publique. C'est là un problème extrêmement important.

En effet, des entreprises belges ne réalisent pas les quotas requis — irréalistes vu la conjoncture — parce qu'elles n'ont pas le personnel exigé quand elles ont recours à la sous-traitance ou parce qu'elles n'ont pas les références exigées quand il s'agit de travaux peu exécutés en Belgique — c'est le cas notamment des collecteurs d'égouts et, à cet égard, la province de Namur a eu à souffrir de la concurrence étrangère — alors que les entreprises étrangères ne font pas l'objet d'un examen suffisamment sévère quant à l'équivalence de leur agrégation, en plus du fait qu'elles bénéficient déjà d'aides à l'exportation faussant la concurrence.

En cette matière, il serait grand temps que l'administration se décide à appliquer l'article 25 de l'arrêté royal dans son intégralité et écarte ainsi les prix anormaux vers le bas et préconise les adjudications sous la forme d'appel d'offre en lieu et place de l'adjudication publique.

Si l'on tergiverse encore devant les vraies mesures à prendre, il est à craindre que la situation peu encourageante que nous connaissons actuellement continue de se dégrader.

J'en arrive ainsi à l'interpellation concernant la faillite de la société TRT.

L'émoi provoqué par cette faillite est grand dans le secteur de la construction, tant dans les milieux financiers que syndicaux, ainsi que pour les firmes de sous-traitance de l'entreprise faillie.

Alors que la société TRT avait absorbé, voici deux ans seulement, la firme Sogetra, l'inquiétude est très grande dans tous les milieux sur les conséquences graves qu'engendrera cette faillite importante qui laisse 1 800 personnes sans emploi, mais également un carnet de commandes de plusieurs milliards pour compte de l'Etat et ce carnet ne pourra plus être exécuté dans les mêmes conditions et dans les délais prévus.

Il en résulte notamment, en ce qui concerne la construction de l'autoroute E40, qui avait déjà subi des retards dus aux restrictions budgétaires, de nouveaux et importants délais, dans la mesure où la firme TRT devait construire quatre tronçons de cette autoroute.

En ce qui concerne l'E41, le problème est identique.

De surcroît, et le problème n'ayant pas été abordé la semaine dernière à la Chambre, je me permets de vous demander quelle solution vous comptez y apporter, les dégâts occasionnés aux propriétés communales et privées par la firme TRT seront-ils réparés? Je pense notamment au cas de ma commune qui, il y a près de trois mois, permettait à cette entreprise, et ce pour un an et demi et en fonction de la réalisation des travaux, de supprimer certains chemins et de passer par d'autres. Or, il s'avère maintenant que cette autorisation, accordée pour un laps de temps déterminé, risque de devoir être prolongée pour plusieurs années si le problème n'est pas réglé rapidement.

Je vous demanderai donc d'être très attentif aux dommages subis par les communes et certains particuliers.

Dans les conditions actuelles du marché de la construction et tenant compte que cette faillite aura des répercussions graves sur certaines régions déjà défavorisées, il est impérieux de prendre des mesures urgentes.

Permettez-moi d'ailleurs de signaler que les deux autoroutes en question sont précisément celles du sud du pays, qui en est toujours démunie à l'heure actuelle. Si certains en discutent la nécessité, je puis vous affirmer que le tronçon qui vient d'être réalisé jusqu'à Achêne, avantage toute la région de Dinant. Lorsqu'on regarde une carte des autoroutes, on s'aperçoit qu'un tiers du pays, c'est-à-dire le sud, n'en possède toujours pas. Certes, nous avons la nationale 4. Peut-être y a-t-il, à cet égard, des divergences de vues.

Monsieur le ministre, je suis convaincu que l'autoroute E40 a une importance capitale. D'aucuns pourraient regretter que les améliorations apportées à la nationale 4 soient trop importantes et peut-être y a-t-il là matière à revoir, mais la nécessité de l'autoroute E40 a été établie et je n'en veux pour preuve que le fait que les intercommunales de développement économique, notamment de la région, ont, à l'unanimité, exprimé à plusieurs reprises la volonté d'en obtenir la prolongation le plus rapidement possible.

A l'heure actuelle, il importe de trouver des solutions rapides aux problèmes posés par la faillite de la société TRT, si l'on veut éviter, d'une part, que de nombreuses entreprises, agissant en qualité de sous-traitants, ne subissent le même sort et, d'autre part, de retarder l'exécution des travaux qui présentent un intérêt économique pour les régions dans lesquelles leur implantation a été prévue.

Lors de l'étude des solutions devant permettre d'entreprendre les travaux prévus, il semble logique de se tourner vers le deuxième soumissionnaire le plus bas classé lors de l'adjudication pour lui attribuer les travaux non encore notifiés et de traiter de gré à gré pour confier les travaux non encore entamés, mais il est absolument nécessaire de s'assurer de la fiabilité de ceux à qui seront confiés ces travaux, tout en veillant, dans toute la mesure du possible, au réengagement des travailleurs licenciés.

On imagine trop bien, en effet, les conséquences insupportables que pourraient entraîner des défaillances successives.

Nous ne saurions trop recommander que l'on s'entoure d'un maximum de garanties en ne négligeant aucune source de renseignements.

Bien que légalement aucune possibilité d'obligation n'existe, nous souhaiterions, encore, monsieur le ministre, que tout soit mis en

œuvre pour que des recommandations soient faites à ceux qui se vront confier les travaux, pour qu'ils recourent aux sous-traitants prévus initialement, chaque fois que cela s'avère possible et pour autant que ces derniers le souhaitent.

Nous sommes persuadés que les recommandations que nous venons de faire peuvent contribuer à atténuer les retombées de la faillite de la société de travaux TRT dans un secteur déjà fortement touché par la crise économique que nous traversons.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer les mesures que vous comptez prendre afin de limiter les graves inconvénients de cette faillite? (Applaudissements sur certains bancs de la majorité.)

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Chabert.

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Mijnheer de Voorzitter, dames en heren, in de eerste plaats dank ik allen die hier op deze tribune bij de bespreking van de begroting van mijn departement het woord hebben gevoerd. U was talrijk om het woord te nemen en dit is voor mij een bewijs dat deze begroting niet alleen belangrijk is omwille van de grote bedragen die ermee zijn gemoeid. Ik heb ook vastgesteld dat wat ik hier een jaar geleden had beloofd, mij intussen veel baat heeft gebracht. Ik had namelijk de verbintenis aangegaan dat ik de ronde van België zou doen en alle provincies zou bezoeken om mij ter plekke te vergewissen van de dossiers. Dat heeft het mij vandaag mogelijk gemaakt deze debatten visueel te volgen. Al deze werkvergaderingen in de verschillende provincies, in aanwezigheid meestal van de leden van de commissie voor de Infrastructuur, zijn bijzonder leerrijk geweest.

De openbare werken blijven een hoeksteen van ons algemeen economisch leven en zeker in de huidige moeilijke periode. Vrijwel iedereen spreker heeft daarop gewezen en terecht.

Ik zal niet in detail ingaan op ieder van de opmerkingen die hier werden gemaakt. Ik kan u wel de verzekering geven dat op al de vragen een antwoord volgt, dat rekening zal worden gehouden, in de mate van het mogelijke, met al de suggesties die hier werden geformuleerd. In de komende weken zal alles door mezelf, door mijn medewerkers en door mijn administratie zeer kritisch en constructief worden onderzocht om daar waar nodig en rekening houdend met de wensen van het klankbord van onze democratie, namelijk het Parlement, een permanente bijsturing van het beleid mogelijk te maken.

Wat de meer punctuele of technische vragen betreft die u hier hebt gesteld, zal u in de komende weken een schriftelijk antwoord worden bezorgd, wanneer het om materiële redenen vandaag niet mogelijk is om hierop mondeling te antwoorden.

Mijn antwoord zou anders wellicht te lang uitvallen en ik weet dat u allen aast op een spoedige terugkeer. Ik zal mij dan ook beperken tot het geven van een vrij korte commentaar op de belangrijkste punten die ik uit uw uiteenzettingen heb menen te moeten distilleren.

Ik wens eerst, en dit is geen stijfgevoel, de verslaggever bijzonder te danken. Men heeft hem reeds uitvoerig en terecht hulde gebracht. Zijn verslag is een zeer degelijk document en de heer De Bondt heeft gelijk wanneer hij zegt dat het een grotere verspreiding verdient. Er staan buitengewoon interessante dingen in.

Het valt mij altijd op dat de parlementaire documenten zo weinig publiciteit krijgen. Dit verslag zou een basisdocument kunnen zijn om in dit land verder te werken voor al degenen die belangstelling hebben voor het beleid van Openbare Werken. Mijnheer De Seranno, ik dank u. U hebt degelijk werk geleverd en wij hopen dat u nog dikwijls rapporteur zult kunnen zijn over onze begroting.

Ik kan u een punctueel antwoord geven in verband met de vragen die u hebt gesteld over het aantal kabinetsleden die gedetacheerd zijn vanuit mijn departement naar al de kabinetten. Het gaat om 176 personen. Op meer dan tienduizend ambtenaren zijn er 176 in de veelvuldige kabinetten gedetacheerd.

Vele sprekers hebben mijn aandacht gevestigd op de belangrijke beslissingen die wij inzake de autowegenverlichting getroffen hebben en die thans reeds in het stadium van de uitvoering gekomen zijn.

Ik onderstreep nogmaals dat de maatregelen tweeërlei zijn: enerzijds het terugschroeven van het verlichtingsniveau tot de helft van de huidige waarde, anderzijds het doven van de verlichting van half één tot vijf uur dertig tussen de verkeerswisselaars, rekening houdend met de verkeerstechnische en atmosferische omstandigheden.

Alleen de eerste maatregel reeds zal een jaarlijkse besparing van minstens honderd miljoen frank opleveren. Deze maatregel zal geen enkele invloed hebben op de verkeersveiligheid. De openbare verlichting van onze autowegen werd gedimensioneerd om het verkeer bij nacht even snel, even veilig en even comfortabel als bij dag te laten verlopen. Welnu, het comfortgevoelen zal wellicht worden teruggeschroefd maar aan de veiligheid als dusdanig wordt niet geraakt. Im-

mers, de gelijkmatigheid van de verlichting blijft behouden en ook het niet-verblindend karakter van de verlichtingstoestellen zal blijven verzekerd.

De tweede maatregel, het doven van de lichten tijdens de nachtelijke uren — waarmee de heer De Seranno en anderen het niet eens zijn — zal inderdaad een meer bewust rijgedrag vergen van de weggebruikers. Ik wens er echter op te wijzen dat vooraf alle autowegsecties, waarop de maatregel van toepassing zal zijn, aan deze nieuwe toestand zullen worden aangepast. Een duidelijke wegmarkering onder meer met de technieken die hier werden gesuggereerd, zoals fluorescerende aanduidingen, gekoppeld aan een meer bewust rijgedrag en aan een permanente modulatie van de verlichting volgens de weersomstandigheden en de verkeerssituaties, laat ons toe om deze verlichting een energiebewuste dimensie te geven.

Collega's, de overheid moet het goede voorbeeld geven. Het is niet mogelijk dat wij prediken voor energiebesparingen, maar dat wij zelf permanent aan de kritiek blijven blootstaan van degenen die zich afvragen of in het holst van de nacht, bij goed weer, als er weinig mensen op de weg zijn, in België niet hetzelfde kan gebeuren als in de meeste andere landen van de wereld. De beslissing is gevallen, maar de maatregelen moeten kunnen worden toegepast onder omstandigheden die de veiligheid maximaal waarborgen. Er zal echter ook een inspanning worden gevraagd van de weggebruikers.

Tenslotte wijs ik erop dat in september 1981 een grondige evaluatie zal plaatsvinden van de huidige maatregelen ten einde na te gaan in hoeverre vooral dan het doven van de verlichting ook tijdens de winterperiode kan behouden blijven.

Divers intervenants, et notamment MM. Lepaffe et Dalem, ont évoqué à juste titre le problème des lourdes charges financières qui pèsent sur nos entreprises de travaux publics.

Je vous signale à ce sujet que, il y a quelques mois déjà, un fonctionnaire général de mon département a été désigné pour suivre personnellement tous les cas de paiement tardif qui sont signalés. En outre, j'ai insisté auprès de mon administration pour que tout paiement tardif soit évité, le cas échéant moyennant l'approbation d'office de décomptes introduits par l'entrepreneur.

Enfin, je vous rappelle que, l'an passé déjà, le gouvernement a modifié la réglementation des marchés publics au sujet des intérêts de retard que l'administration doit payer en cas de paiement tardif. Dès à présent, ces intérêts peuvent varier en fonction des fluctuations du taux d'escompte. Je ferai d'autres propositions à ce sujet à la Table ronde.

Répondant à M. Hanin, je dirai qu'il y a effectivement lieu d'être extrêmement attentif à la situation. Beaucoup d'entreprises de génie civil et de travaux routiers ont de sérieux problèmes qui pourraient entraîner pour l'emploi des conséquences néfastes que nous souhaitons éviter dans la mesure du possible.

J'estime toutefois — et j'ai été appuyé dans mon raisonnement par le président de la commission et par divers orateurs — qu'une diminution plus poussée du budget des Travaux publics dans la totalité du budget de l'Etat ne serait pas une bonne politique.

Tout d'abord, je vous signale que le budget d'investissements pour 1981 pour l'ensemble du département n'est que de 58 milliards, alors que les réalisations de 1978 étaient de 59 milliards. D'autre part, les crédits d'entretien sont, depuis des années, fixés de façon extrêmement serrée.

Les grandes infrastructures se terminent et mon département doit dès lors faire face à l'entretien d'un réseau autoroutier et routier important. M. Tilquin a également abordé ce problème.

Ma position consiste donc à faire glisser les crédits d'investissements vers des articles relatifs à l'entretien et à la modernisation de notre réseau.

Cela permettra de donner du travail aux petites et moyennes entreprises génératrices de nombreux emplois et de maintenir également le confort de l'utilisateur sur le réseau routier existant.

Il va de soi que ce glissement ne peut se faire, ainsi que vous le préconisez, si la totalité du budget est diminuée d'unantage.

Je signale dès à présent à M. Hanin et à ceux qui ont introduit des amendements que je devrai malheureusement demander le rejet de ceux-ci, bien qu'ils soient parfois fondés. En effet, ils mettent en péril les équilibres établis et des compensations devront être trouvées ailleurs. Il importe d'être attentif au fait qu'en retirant des montants importants, comme vous le suggérez, on risque de créer dans les secteurs concernés un chômage considérable. Je crois dès lors que nous devons réorienter globalement notre politique. Nous ne pouvons toutefois le faire *ex abrupto*. Telle n'était d'ailleurs pas votre intention.

Pour les motifs que je viens d'invoquer, je devrai donc demander le rejet de tous les amendements. Vous êtes d'ailleurs le seul, je crois, monsieur Hanin, à avoir prévu une compensation à un autre article.

Ik wil nu een ander probleem aansnijden waarover tientallen sprekers het hebben gehad. Het betreft de stormstuw op de Schelde. De heren Maes, De Bondt, Egelmeers, Adriaenssens en anderen hebben daarover gesproken.

Het is een belangrijk, uiterst omvangrijk en ambitieus project. Volgens de heer Maes roept het grote vraagtekens op. Hij vraagt of een investering van 23 miljard verantwoord is. Ik heb in de commissie gezegd dat wij, alvorens een dergelijk groot project definitief aan te vatten, een bijkomende studie hebben gevraagd. Zij zal uitmaken welk bedrag we mogen uitgeven om het risico dat we lopen, te dekken. Deze studie kost ongeveer vijf miljoen, wat niet overdreven is, vermits het gaat om een investering die vandaag op 23 miljard wordt geraamd. Eind oktober zal de volledige studie klaar zijn, zowel wat de technische als de globale economische aspecten betreft. Ik meen dat ik kan ingaan op de suggestie van de heer De Bondt. Eind oktober zullen we klaarder zien in het geheel. Vóór het einde van het jaar meen ik dat we ter zake een beslissing kunnen nemen.

M. Tilquin m'a demandé d'envisager la possibilité d'abaisser le seuil des 65 décibels à partir duquel l'installation des écrans antibruit est prévue. Ce seuil a été déterminé par l'administration des Routes et constitue une limite à respecter pour l'installation des écrans antibruit. Ces écrans sont constitués par des rideaux de verdure, des digues de terre ou des dispositifs artificiels. Certes, dans des cas particuliers, il peut se concevoir d'aménager des plantations en leur donnant une fonction de nature à abaisser le seuil précité.

Monsieur Lagneau, il ne m'est pas possible de répondre ici à toutes les questions que vous m'avez posées. L'une d'elles, importante, portait sur le point de savoir si nos entrepreneurs sont équipés pour répondre aux exigences techniques que nous poserons pour les bâtiments. Je crois pouvoir vous dire aujourd'hui qu'ils le sont parfaitement et que je leur fais confiance.

A notre époque, il existe de nouveaux défis. Economiser l'énergie en est un. Notre département ne peut-il participer, par le biais de toutes les entreprises dynamiques et inventives, à ce... sort général? Je suis persuadé que nos entreprises sont à même de répondre à ce défi.

J'ai quelque hésitation quant à l'opportunité d'accélérer la réalisation de certains grands travaux. La plupart d'entre vous ont souhaité voir terminer au plus tôt ceux qui sont commencés. Je suis d'accord sur ce point; essayons de rentabiliser au plus vite ceux qui ont été entamés. Il ne faut toutefois pas vouloir tout faire en trop peu de temps. On a réalisé en Belgique ces quinze dernières années des travaux d'infrastructure que le monde entier nous envie. Nous avons consenti un effort extraordinaire. Je rends hommage à tous ceux qui m'ont précédé à la tête de ce département. Il est clair qu'aujourd'hui, nous devons payer les dettes; 30 milliards sont inscrits au budget uniquement pour les intérêts des emprunts du Fonds des Routes. Il s'agit là d'investissements gigantesques réalisés en très peu d'années.

Les Romains disaient qu'il fallait économiser, pendant les années grasses et « relancer » pendant les années maigres, grâce aux travaux encore réalisables. Je constate que notre pays est l'un des mieux équipés au monde. Dès lors, il ne faut pas que toutes les réalisations s'effectuent en vingt ou trente années; il convient de travailler à un rythme normal et de ne pas accélérer les travaux outre mesure. Telle n'était pas, je pense, votre intention. Les travaux seront accélérés là où ils ont commencé et où les priorités l'imposent.

Comme beaucoup d'autres, vous avez soulevé le problème de Zeebrugge. C'est effectivement à l'article 73.08 — et c'est le seul — que sont prévus les grands travaux d'infrastructure pour Zeebrugge. Le reste, peu considérable d'ailleurs, est repris dans les articles relatifs aux équipements portuaires.

Mijnheer Egelmeers, over het Sigma-plan kan ik zeer kort gaan. Dit plan zal integraal worden gerespecteerd binnen de geplande tijd.

Wat de stormstuw betreft, heb ik u reeds een antwoord gegeven.

J'en arrive à la considération émise par MM. Poulet et Neuray.

Vous trouverez en moi un chaud partisan de la revitalisation de nos villes. Il n'est pas question de ne pas informer les régions des grands travaux d'infrastructure. La loi prévoit que la région est compétente pour les plans d'aménagement et les tracés. Je respecterai la loi. Ce n'est pas le département des Travaux publics qui va sur ce point imposer sa loi dans les régions!

Je suis d'accord sur le fait qu'il faut éviter la politique du fait accompli. Une concertation systématique sera instaurée avec la région de Bruxelles comme avec les autres. J'entends faire de la capitale une ville attrayante. On a parlé du marché aux Poissons; c'est là un bon

exemple des réalisations possibles au cœur des villes. Je continuerai à collaborer avec tous ceux qui veulent rendre nos villes plus agréables.

Met de antwoorden op de uiteenzetting van de heer Claeys komen wij in Gent terecht. Zoals de heer Van Ooteghem, heeft hij veel vragen gesteld in verband met Gent.

Vorige maandag nog heb ik langdurig met mijn Nederlandse collega van Verkeer en Waterstaat, de heer Tuynman, gesproken, onder meer over de problemen rond het kanaal Gent-Terneuzen. Ik heb zeer sterk bij mijn Nederlandse collega aangedrongen om de problemen rond een vlotte toegang tot de haven van Gent en de soepele behandeling van de schepen in de sluis van Terneuzen zo spoedig mogelijk op te lossen. Bij de heer Tuynman hebben wij ter zake veel begrip gevonden voor die problemen.

U hebt een belangrijke vraag gesteld over het probleem dat ook door de heer De Bondt en vele anderen werd behandeld, namelijk de fameuze stop van Doornik.

Wat mijn departement betreft, zijn wij ongeveer klaar. Ik hoop zeer binnenkort een definitieve oplossing voor dit probleem te kunnen brengen. De technische studies zijn in die mate ver gevorderd dat ik met een zeer grote graad van waarschijnlijkheid kan verzekeren dat dit probleem spoedig zal zijn opgelost.

Ik ga nu niet over de technische details uitweiden. De heer Hanin zal dit alles met grote belangstelling vernemen. Het is niet nodig dat wij in Doornik grote werken uitvoeren. Dit kan niet. Wij hebben echter een technische oplossing gevonden die erin bestaat de schepen mekaar niet te laten kruisen. Rekening houdend met de trafiek aldaar op de Schelde is dit zeker een haalbare kaart. Wij hebben ook een oplossing voor het probleem aan de fameuze « Pont 'es Trous ». Door het aanleggen van een *by-pass*, zoals dat in de coronaire sferen wordt genoemd, kan door een zeer kleine ingreep en zonder dat ook maar één huis moet worden afgebroken, kunnen wij erin slagen de specifieke trafieken door te laten. Dit probleem is bijna opgelost en dat zal ook de haven van Gent ten goede komen.

De heer De Bondt. — Mijnheer de minister, wat betekent « zeer binnenkort »?

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Ik weet dat de studie klaar is wat betreft de doortocht van Doornik. Ik weet ook dat men zich nog bezighoudt met de *by-pass* aan de « Pont des Trous ». Dit probleem is praktisch opgelost. Mijn werkbezoek aan de provincie Henegouwen heeft tot zeer snelle vorderingen bijgedragen.

Wat betreft Zeebrugge en Antwerpen, mijnheer Claeys, hebt u gesproken over compensaties. Ik meen niet dat wij het in die termen mogen stellen. Antwerpen heeft een beslissing bekomen inzake de Berendrechtsluis na unaniem advies van de commissie Planning van de Nationale Havencommissie. Die beslissing is economisch honderd procent verantwoord. De Zandvlietluis brengt nu problemen mee. Iedereen was het daar eens over de grote prioriteit voor de Berendrechtsluis.

Voor Zeebrugge wil ik aan al degenen die daaromtrent het woord hebben gevoerd zeggen dat wij nu volop bezig zijn met de uitbouw van de vóórhaven. Straks zal ik iets meer zeggen over de achterhaven. De beslissingen die vorige vrijdag werden genomen gaan in de richting van de verdere uitbouw van die vóórhaven. Wij gaan daarmee door. Het zou onverantwoord zijn deze werken nu stil te leggen. U weet allen dat begin 1986 het vloeibaar aardgas uit Algerije zal worden aangevoerd. Wij moeten tegen die datum gereed zijn, zoniet zullen wij de grootste problemen kennen en de grootste schadevergoeding moeten betalen.

Ik zeg er onmiddellijk bij dat wij in Zeebrugge het strikt noodzakelijke doen. Wij hebben deze raamcontracten nog eens grondig onder de loupe genomen. Wij zijn erin geslaagd een besparing te vinden die meer dan één miljard bedraagt van het nog uit te voeren werk. Gisteren heb ik mijn administratie opdracht gegeven nog verder te zoeken naar mogelijke besparingen. Ik wanhoop niet dat wij die zullen vinden.

Dan komt uw belangrijke vraag over Gent waaromtrent ik een duidelijke uitspraak wil doen. U weet dat de Nationale Havencommissie dit dossier prioritair behandelt en daarover zeer binnenkort een advies zal uitbrengen. Alle informatie die mij daarover bereikt wijst erop dat, helemaal in de lijn van wat wij op Openbare Werken als norm voor onze investeringen aanvaard hebben, namelijk de rentabiliteit, wat betreft Gent, de kaaimuur zal kunnen gebouwd worden die door alle Gentse havenkringen wordt gewenst. Dit om de zeer

eenvoudige reden dat deze kaaimuur noodzakelijk is voor een belangrijke nieuwe investering in de Gentse haven. Vermits het hier gaat over een zeer concrete investering kan ik u de verzekering geven dat deze beslissing zeer spoedig zal worden genomen. Gent zal krijgen wat Gent toekomt, niet omwille van het evenwicht maar omwille van de economische noodzaak van de investeringen die daar gepland zijn.

De heer De Bondt. — Mogen wij dat als een formele toezegging beschouwen, mijnheer de minister?

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Ja, dat is een formele toezegging. Ook heb ik schikkingen getroffen om, zodra ik het advies krijg van de Nationale Havencommissie, door bepaalde verschuivingen in het kader van onze begroting, in de loop van dit jaar ter zake de nodige aanbestedingen te kunnen doen zodat u op uw twee oren mag slapen.

De heer De Seranno. — Mijnheer de minister, ik geef de collega's toch de raad maar op één oor te slapen.

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Het verslag-Anselin dat momenteel in onze administratie wordt onderzocht is een zeer degelijk opgemaakt rapport.

Ik zal op dit rapport het criterium toepassen dat ik daarnet heb aangehaald: wat is de *return on investment*? Wij moeten voor de overheidsinvesteringen meer en meer de vraag stellen: als wij investeren, wat is dan het rendement? Het zal van het rendement afhangen of een investering wordt beschouwd als prioritair of nog een tijdje kan blijven wachten. Op het ogenblik onderzoeken wij dus het rapport en daarna zullen we zien welke beslissingen wij ter zake kunnen nemen.

Je tiens à signaler à M. Belot qu'il n'est pas question de remettre en cause les primes de production octroyées aux ingénieurs occupés dans mon département. Cependant, le système en vigueur à l'heure actuelle sera remplacé par celui d'une prime à l'économie. Elles seront donc toujours distribuées, mais déterminées selon un mécanisme différent.

A propos des autoroutes E9 et E40, vous n'ignorez pas, monsieur Dalem, que nous rencontrons certaines difficultés consécutives à la faillite de la société TRT. Toutefois, les informations recueillies à ce jour me permettent de vous assurer que le délai prévu sera respecté. Nous espérons que ces travaux seront menés à leur terme en 1986, tout en tenant compte des dimensions nouvelles et des économies qui seront imposées pour toutes les grandes infrastructures.

Aan de heer Nutkewitz en de anderen die pleitten voor Antwerpen, kan ik zeggen dat wij na de beslissing voor de Berendrechtsluis de diepgang van de Schelde als prioritair voor Antwerpen beschouwen. Deze aangelegenheid werd maandag besproken met onze Nederlandse collega van Verkeer en Waterstaat. Ik denk dat wij tegen het einde van de week een belangrijke beslissing voor Antwerpen zullen kunnen aankondigen in verband met de diepgang van de Schelde. Het zou echter voorbarig zijn dit nu reeds formeel te doen. Alles wijst er echter op dat het broodje in de oven ligt en er nog enkel moet worden uitgehaald.

De heer De Bondt. — Gaan de Nederlanders dat eindelijk betalen?

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Daar zullen wij ons voor blijven inspannen. Het verbeteren van de diepgang met één voet zal het eerste doel zijn om daarna te evolueren naar ons streefdoel op langere termijn: 48 voet diepgang tegen 1986. Dit is een uiterst belangrijke aangelegenheid en wij zullen ze van nabij volgen.

Quelques intervenants, notamment MM. de Wasseige et Neuray, nous ont entretenu de l'implantation de centrales nucléaires à Chooz, ainsi que du soutien d'étiage de la Meuse et de la Sambre.

Le problème de l'implantation de centrales nucléaires à Chooz est de la compétence de mon collègue le ministre des Affaires étrangères, mais indépendamment de ce problème, l'attention est portée depuis de nombreuses années sur la nécessité de soutenir l'étiage de la Sambre et de la Meuse pour effacer, par dilution, les effets de la pollution résiduelle, chimique ou thermique, après épuration des effluents. Cette pollution est provoquée, d'une part, par nos villes et communes et, d'autre part, par nos industries. Le soutien d'étiage, qui devrait sauvegarder la santé et le bien-être des riverains du fleuve et des consommateurs de son eau, nécessiterait la constitution d'une réserve. Si le problème de Chooz n'aboutit pas, il appartiendra au dé-

partement des Travaux publics de rechercher une ou plusieurs vallées dans lesquelles des retenues pourraient être installées pour répondre aux nécessités évoquées.

Mijnheer Van Ooteghem, het spijt mij dat ik uw amendement in verband met de dijken niet kan aanvaarden. Ik zeg dit ook aan de heren Egemeers en Adriaensens die ook over de dijken hebben gesproken. De planning inzake dijken wordt gerespecteerd en dus kan het amendement om dat programma met 200 miljoen te verhogen niet worden aanvaard.

Zoals ik reeds aan de heer Egemeers zei, herhaal ik dat wij de planning voor het bouwen van dijken respecteren. Ik heb de werken onlangs nog *de visu*, vanuit een helicopter, kunnen aanschouwen en ik vind dat het departement daar keurig werk heeft geleverd. Wij zullen alles doen wat budgettair nodig is opdat de werken beëindigd zouden worden binnen de termijnen die zijn vastgesteld.

De heer De Seranno. — Het hoofdstuk over de dijken is nog niet af, dacht ik.

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Ik kom daarstraks nog op terug, maar stel uw vraag gerust.

De heer de Seranno. — Kunt u verklaren waarom voor alle andere werken bijna 90 pct. van het prioritaire investeringsprogramma gedurende de voorbije vijf jaar werd gerealiseerd, doch voor de waterbeheersing, de dijken en de kustverdediging werd slechts 58 pct. van het programma gerealiseerd? Graag daarover enige uitleg.

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — De reden is dat men technisch niet klaar was om het oorspronkelijk geplande tempo van de investeringen te volgen. Het belangrijkste is toch dat men klaar is binnen het vooropgestelde tijdsbestek en wij verbinden ons ertoe dat wij dit zullen respecteren.

Je suis d'accord avec M. Jean Gillet sur le fait qu'il faut faire un effort accru en ce qui concerne l'entretien des infrastructures. Il n'est pas question de laisser se dégrader le patrimoine que nous avons constitué; M. Dalem et Hanin y ont beaucoup insisté également. L'investissement et le patrimoine seront gérés en bon père de famille. C'est la raison pour laquelle j'ai dit d'ailleurs que nous allons faire bifurquer certains crédits vers des secteurs d'entretien et de modernisation.

En ce qui concerne la route de Theux, j'attends l'avis de la Région wallonne. Deux tracés sont proposés; il appartient à la Région de me communiquer sa décision.

Quant à la route 426, je demanderai à mon administration où en est ce projet et je pourrai ensuite informer M. Gillet par écrit.

Mijnheer De Bondt, in verband met de stormstuw heb ik reeds geantwoord, maar u hebt een belangrijke vraag gesteld over de Liefkenshoektunnel. Wij zijn hier op de goede weg. Ik ben blij uit uw mond te vernemen dat de reacties positief zijn betreffende het bouwen van de Liefkenshoektunnel volgens de methodes die we zelf hebben gesuggereerd en die vooral autofinanciering impliceren. Ik heb echo's opgevangen dat men druk bezig is in kringen van aannemers en financiers om zo spoedig mogelijk voorstellen over te maken aan het departement van Openbare Werken. Ik moge u en allen die het project behartigen aanmoedigen mij zo spoedig mogelijk voorstellen voor te leggen. Dit is een typisch project dat wij in deze tijd moeten kunnen realiseren. Wij kunnen het doen zonder de begroting te bezwaren en daarenboven beantwoordt het aan een ontegensprekelijk economisch nut. Derhalve zouden wij daarmee zo spoedig mogelijk willen beginnen.

Mijnheer Adriaensens, wij zullen een grote inspanning doen om voor het Rupelkanaal de timing te respecteren. Ieder jaar worden er besprekingen gevoerd over de begroting van het jaar dat volgt. Dan worden er dikwijls bedragen verminderd. Ik hoop dat wij inzake het Rupelkanaal in de toekomst de vooropgestelde planning zullen kunnen respecteren.

Uw opmerking in verband met voorbarige onteigeningen kan ik volledig onderschrijven. Er zijn te veel onteigeningen gebeurd waarvan men zich daarna afvraagt wat er eigenlijk in de plaats moet komen. Men heeft nu opdracht gegeven alleen nog te onteigenen wanneer men werkelijk zeker is dat de werken onmiddellijk daarna kunnen beginnen om dat troosteloze, dat u daarnet hebt aangeklaagd, te vermijden.

U hebt ook de vraag gesteld of de huidige rijksweg Brussel-Antwerpen zal worden omgevormd tot autoweg.

Ik heb beslist voor die weg geen nieuwe kosten te doen zolang wij de impact van de volledig afgewerkte E10 niet kennen. Men kan zich

afvragen of twee grote autowegen tussen Brussel en Antwerpen noodzakelijk zijn. De E10 is, met uitzondering van de aansluiting van de tunnel op de ring te Antwerpen volledig klaar. Ik hoop op het einde van dit jaar de E10 volledig te kunnen openstellen voor het verkeer. Dan zullen wij zien welke weg het groot verkeer volgt. Op basis daarvan zullen wij zien of de rijksweg al dan niet moet worden omgevormd tot een volwaardige autoweg.

Laten wij nog een beetje geduld oefenen; Rome is ook niet op een dag gebouwd. Het gaat hier om een kwestie van selectiviteit. Ondertussen wordt de weg Brussel-Antwerpen druk bereiden en gaan wij verder met de werken die bezig zijn, onder meer de Rupeltunnel. Hier zal geen vertraging optreden, maar er zullen ook geen supplementaire onteigeningen meer worden uitgevoerd. Daar wachten wij mee tot wij een duidelijker inzicht hebben na de opening van de volledige E10.

M. Bataille s'est préoccupé d'une éventuelle évacuation de Tihange. Une série de tracés sont prévus. Des entretiens ont eu lieu avec les autorités régionales à ce sujet. Nous avons fixé les priorités. Il est évident qu'il s'agit là de travaux d'intérêt national. Si l'Etat construit des centrales nucléaires, il est normal évidemment de prévoir la possibilité d'une évacuation rapide, en cas de difficultés.

De heer Windels, en ook mevrouw Bernaerts, hebben heel wat interessante suggesties gedaan in verband met de veiligheid. Wij zullen grote prioriteit geven aan de veiligheid. Wij zullen de zwarte punten snel wegwerken.

Wij zullen ervoor zorgen dat de fietspaden, die zo dicht bij de rijwegen liggen, zoveel mogelijk aparte tracés krijgen, opdat onze kinderen niet meer zo dicht bij de auto's zouden fietsen. Er zijn dagelijks drama's van fietsers, heel dikwijls kinderen, die worden doodgerekend. Laat ons dus een grote inspanning doen om de fietsers fysisch te scheiden van het autoverkeer. Dat is een absolute prioriteit in ons beleid.

Er zal binnenkort een oplossing komen inzake de erkenning van de aannemers. Wij zullen de bedragen herzien, maar wij moeten ook de criteria onder handen nemen. Wij zullen de kleine en middelgrote ondernemingen daarbij betrekken. Binnenkort zullen wij dan deze fundamentele wijziging, wat betreft de erkenning van onze aannemers, kunnen aanbrengen.

Wat de achterhaven van Zeebrugge betreft, zou ik aan de heer Windels willen zeggen dat het voor de hand ligt, dat als men een sluis van 125 000 ton bouwt, men dan zo spoedig mogelijk de achterhaven moet kunnen valoriseren. Onze politiek zal in die richting gaan en in de loop van 1983 zal die achterhaven operationeel zijn.

Wat het specifieke probleem van de kolentrafiek in Zeebrugge betreft, wacht ik op het advies van de Nationale Havencommissie.

De heer De Bondt. — De achterhaven van Zeebrugge zal dus eind 1983 klaar zijn?

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Inderdaad, technisch zal alles klaar zijn tegen eind 1983.

M. Donnay m'a posé une question relative à l'enregistrement. Cette matière n'est pas de la compétence de mon département, mais j'interviendrai à ce sujet auprès de mon collègue des Finances.

L'honorable membre a insisté également pour que le bouchon de Wijnegem saute le plus vite possible. A ce sujet nous sommes en train d'élaborer des réponses techniques que je pourrais peut-être comparer aux solutions trouvées pour Tournai. Il faudrait que les travaux ne soient pas trop coûteux et qu'ils permettent une grande économie des terres et des tissus industriels. Je conçois très bien que les Liégeois souhaitent que le gabarit du canal Albert soit normalisé sur toute sa longueur. C'est pourquoi nous cherchons de bonnes solutions techniques aux problèmes posés.

En ce qui concerne la liaison E5-E9, nous avons entamé les premières études géotechniques. Lors de ma visite à Liège, j'ai annoncé la décision de réaliser cette liaison. La promesse sera tenue.

De heer Vannieuwenhuyze heeft gesproken over de problemen van het arrondissement Tiel-Roselare. Ik kan hem beloven dat onze bijzondere aandacht uitgaat naar de problemen die hij heeft opgesomd. Momenteel wordt een grondige kosten-batenanalyse van ons wegenet gemaakt. Heel wat problemen die hij heeft opgesomd zullen aan de hand daarvan een oplossing krijgen. Ik neem mij voor ter gelegenheid van een werkbezoek aan dat arrondissement ter plaatse de problemen te bespreken.

Verschillende opties zijn mogelijk, verschillende tracés worden voorgesteld. Men kan niet alles in eens doen. Ik zou ter gelegenheid van die werkvergadering een beslissing willen nemen en ik heb begrip

voor de moeilijkheden waarmee men daar heeft af te rekenen. Zij moeten inderdaad dringend worden verholpen.

M. Neuray est intervenu en ce qui concerne la place Saint-Lambert à Liège. Le problème est résolu pour ce qui est du département des Travaux publics. A l'occasion de ma visite à Liège, nous avons pris les décisions qui s'imposaient. Je ne vous en donnerai pas tous les détails, mais je répète qu'en ce qui me concerne plus aucun problème ne subsiste à ce sujet.

Mijnheer De Rouck, u heeft een reeks problemen aangeduid in verband met de Vlaamse Ardennen. Ik zal op al de vragen die u hebt gesteld een schriftelijk antwoord geven, want u hebt veel wegen opgesomd op een rijtje. Ik baseer mij nu op mijn geheugen, dus schiet mij morgen niet af als blijkt dat ik mij heb vergist. Er is een beslissing genomen gisteren of eergisteren in verband met de noord-zuid-as. Er was een probleem met de aannemer die het laagste bod had gedaan. Dit probleem is opgelost en ik meen dat de werken zullen kunnen worden verder gezet.

Voor het overige zal ik u individueel en schriftelijk antwoorden op al de door u gestelde vragen. Er is geen enkele reden waarom de Vlaamse Ardennen stiefmoederlijk zouden worden behandeld. Het is niet omdat ze zo mooi zijn — en daarmee antwoord ik aan mevrouw De Loore — dat ze geen degelijke infrastructuur moeten krijgen. Ik ben blij dat er geen grote autoweg door de Vlaamse Ardennen komt. Dit wil niet zeggen dat wij de bestaande wegen niet zullen moderniseren. Alles op zijn tijd. Wij doen het onmogelijke, maar het is niet gemakkelijk. Ik heb dit in het begin van mijn uiteenzetting laten verstaan.

Zo kom ik bij de uiteenzetting van mevrouw De Loore. U hebt, mevrouw, een mooi pleidooi gehouden voor de wegbermen. Tussen al het beton is de bloem opengebloeid. Uw grote bezorgdheid voor het leefmilieu heeft mij getroffen. U hebt gezegd dat de wegen veel hebben kapotgemaakt. Dat is soms waar, maar de wegen hebben ook veel ontsloten. Via de wegen zijn velen op ontdekkingsstocht gegaan en hebben zij heel wat moois in de natuur gezien dat vroeger verborgen bleef. Elke medaille heeft haar keerzijde. Men heeft mij zelfs onlangs gezegd dat er nu bepaalde vogels — ik ben de naam vergeten — in de *Reader's Digest* zijn opgesomd als autowegvogels.

Mevrouw De Loore-Raeymaekers. — De kievit.

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Deze vogels voeden zich met het ongedierte dat langsheen de autowegen leeft. Dat geldt onder meer ook voor de mollen. Zij vinden daar gemakkelijk hun prooi. U ziet dat de natuur altijd compenseert wat wordt afgebroken. Voor het overige ga ik volledig akkoord dat wij de problemen in verband met het leefmilieu met de grootste aandacht moeten volgen. Wij zullen uw pleidooi ter zake aan onze administratie overmaken, niet met het klassieke briefje dat deze zaak moet worden onderzocht. Wij zullen aandringen dat uw voorstellen met de grootste zorg moeten worden onderzocht. Ik hoop dat wat u hier met zoveel warmte en overtuiging hebt bepleit ook technisch realiseerbaar is. Men zegt mij dat in Groot-Bijgaarden — en dit is nog een wonder van de natuur — op het grote kruispunt waar al de autowegen bijeenkomen, onder een viaduct er zich een microcosmos heeft gevormd en dat er biotopisch wonderen zijn gebeurd. Men vraagt zich af hoe het mogelijk is, maar toch is het zo. Ik raad u aan deze plek eens op te zoeken. Het kan een balsem op de wonde zijn.

De heer De Seranno. — Als u er maar voor zorgt dat deze plek niet wordt geklasseerd, of u kan die brug niet meer laten herstellen!

De heer De Rouck. — Men sprak daarnet over de kievit, maar ik meen dat er ook heel wat roofvogels langs de autowegen leven.

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — U bedoelt die vogels die in de lucht ter plaatse blijven hangen en dan plots naar beneden duiken. Zijn dat geen sperwers?

M. Hanin. — C'est inexact. Ce ne sont pas des éperviers, ce sont des faucons crécerelles.

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Dat is goed mogelijk.

Mevrouw Bernaerts, uw suggesties in verband met de veiligheid worden geacteerd. De zuidelijke ring rond Brussel en de penetratiwegen behoren niet meer tot de bevoegdheid van de minister van Openbare Werken. Al wat ruimtelijke ordening en tracés van wegen aangaat, is gewestelijke materie. U moet dus degenen ondervragen die daarvoor bevoegd zijn.

Als u het mij vraagt, ik ben tegen stadsautowegen. Dit is volgens mij geen goed middel om de mensen opnieuw naar de stad te lokken. Dit doet men beter door de stad gezellig te maken, met veel plaatsen zoals de vismarkt en met zo weinig mogelijk snelwegen waarlangs het leven onmogelijk is. U zou dus best tweemaal nadenken eer u pleit om nog meer snelwegen doorheen de steden aan te leggen. Waar men dit gedaan heeft, heeft men het stadsleven stuk gemaakt en het stadsleven afgebroken.

De Leopold II-laan is een van de beste voorbeelden van wat men niet had mogen doen. Als ik uw suggestie zou volgen van een viaduct met verschillende verdiepingen dat bovendien veel breder zou zijn dan wat wij nu kennen, zou niemand meer blijven wonen langsheen de Leopold II-laan. De bedoeling is net het tegengestelde: wij zouden de Leopold II-laan moeten herstellen zoals koning Leopold II deze laan indertijd zag. Deze laan zou een toegang moeten zijn tot Brussel, met kasseien en met groen, waar de mensen opnieuw graag wonen en waar de auto's verborgen blijven onder de grond.

L'avant-dernier orateur, M. Humblet, a plaidé pour des économies. C'est la politique fondamentale de mon département. Toutes les précisions qu'il a demandées au sujet du Brabant wallon lui seront fournies ultérieurement.

Enfin, je voudrais dire à M. Dalem que, personnellement, je ferai un très gros effort pour que la Table ronde prévue pour le 24 juin soit une réussite complète.

Je me rends parfaitement compte que la sidérurgie est d'une importance vitale pour notre pays, tout comme le textile et nos installations portuaires. Le secteur de la construction l'est davantage encore. Il comporte 240 000 emplois. Vous savez que quand le bâtiment va, tout va. Or, actuellement, il compte plus de 40 000 chômeurs complets et 30 000 partiels, alors qu'auparavant, il n'y en avait pas.

Nous devons donc absolument faire un effort dans le secteur de la construction. Le gouvernement en a déjà consenti un et les exécutifs régionaux en ont fait d'autres. J'espère que la Table ronde va déboucher sur des résultats concrets. Je compte sur la collaboration de tous les milieux concernés pour qu'elle soit un succès. Le département des Travaux publics est d'ailleurs en train de la préparer minutieusement.

Une série de mesures, qui n'ont pas toujours d'impact budgétaire, seront prises, qui peuvent, d'une certaine manière, améliorer la situation financière difficile des entreprises.

Je tiens en terminant à remercier tout ceux qui m'ont patiemment écouté alors qu'un grand match de football se déroulait ce soir à la télévision. Peut-être aurons-nous la chance d'en voir la seconde mi-temps. (Sourires.)

En réponse à son interpellation je puis assurer à l'honorable M. Dalem que l'intercommunale E9-E40, qui est le maître d'ouvrage des travaux auxquels il se réfère, a tout intérêt à réaliser une reprise des chantiers aussi vite que possible.

Avant d'aborder le problème des mesures qui ont été prises pour parer aux conséquences de la faillite de la firme TRT, je voudrais tout de même souligner que j'ai donné des instructions formelles à mon administration pour que la liaison E40 puisse être ouverte pour la fin 1986-début 1987; je confirme ainsi ce que je viens de dire.

Les budgets impartis à l'intercommunale E9-E40 témoignent d'ailleurs de cette volonté.

En outre, je vous signale que dans le cadre du programme d'investissement libéré pour la première période de cette année, c'est-à-dire 45 p.c. du programme total de l'année, des transferts provisoires ont été effectués en faveur de l'intercommunale E9-E40, en vue notamment de pouvoir accélérer l'engagement des travaux à réaliser par cette intercommunale.

Je pourrais difficilement nier que la faillite de TRT comporte le risque d'un certain retard sur les chantiers qui lui étaient confiés. Cependant, toutes les mesures ont été prises pour que les inconvénients de cette faillite soient aussi limités que possible.

Dès le lendemain de la déclaration en faillite, j'ai donné à tous les services intéressés les instructions nécessaires afin de procéder le plus tôt possible à l'établissement contradictoire d'un état des lieux de chaque chantier et à l'établissement du compte financier de l'entreprise pour chaque chantier. L'exécution de cette première mesure indispensable est terminée.

Une réunion a eu lieu quelques jours à peine après la faillite, entre les curateurs et des fonctionnaires de mon département afin d'examiner les mesures à prendre pour permettre la reprise rapide des travaux tout en respectant autant que possible les intérêts des parties intéressées.

Lors de cette réunion, il a été convenu avec les curateurs qu'il serait examiné en premier lieu si, pour certains chantiers une cession

pure et simple des marchés pourrait être réalisée par l'intermédiaire de la curatelle.

Pour autant qu'une telle solution ne s'avère pas possible, les mesures d'office qui sont prévues à l'article 48 du cahier général des charges seront prises par mon département.

Dans le cadre de ces mesures d'office, l'administration est autorisée à conclure un ou plusieurs marchés pour compte. Ces marchés peuvent être conclus en suivant toutes les procédures qui sont prévues dans la réglementation des marchés de l'Etat.

Lorsque l'urgence le justifie, l'administration peut conclure des marchés de gré à gré.

Sur base des informations récoltées par l'administration d'un côté et par les curateurs de l'autre, il a été possible ce matin même de convoquer une deuxième réunion au cours de laquelle il a été décidé de retenir une dizaine de chantiers pour lesquels une cession pourrait être réalisée dans des délais très brefs.

En même temps, il a été décidé pour tous les autres chantiers de procéder aux mesures d'office prévues à l'article 48 du cahier général des charges. Pour chacun des chantiers concernés, une décision de principe quant au mode d'attribution du marché a été prise. Il va de soi que, lorsque la nature et le montant des travaux restant à exécuter le justifient, la procédure du marché de gré à gré s'indique. Les services d'exécution pourront donc reprendre contact avec les entrepreneurs qui semblent être à même de continuer les travaux.

Je puis vous annoncer qu'en ce moment, la curatelle nous a déjà transmis huit conventions de cession de marché que je pourrai probablement signer ce soir encore.

La commission d'agrégation a émis hier un avis à ce sujet.

Les entrepreneurs concernés pourront donc reprendre les travaux immédiatement. Ces huit conventions se rapportent à des travaux dont le coût s'élève à 1,5 milliard.

Je puis dès lors confirmer que toutes les mesures ont été prises pour que les travaux sur les chantiers TRT puissent être poursuivis dans les meilleurs délais.

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

M. Dalem. — Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Je m'aperçois que l'administration et le cabinet ont bien pris le problème en main, surtout depuis la réponse que vous avez faite la semaine passée à la Chambre. Je souhaite vivement que TRT ne soit qu'un incident et que vous puissiez, notamment à la Table ronde, trouver le plus rapidement possible des solutions, selon les formules que vous avez préconisées, afin que ne se reproduisent plus des incidents aussi graves qui entraînent une perte de 1 800 emplois.

M. Chabert, ministre des Travaux publics et des Réformes institutionnelles. — Je ferai tout ce qui est possible.

M. le Président. — Quelqu'un demande-t-il encore la parole en rapport avec l'interpellation?

Je déclare donc l'incident clos.

La parole est à M. Hanin.

M. Hanin. — Monsieur le ministre, je me réjouis de ce que vous avez déclaré à propos des travaux de Tournai. Je me permets toutefois de vous rappeler l'existence de la loi de 1931 sur les monuments et les sites: une concertation est obligatoire lorsque des bâtiments classés sont directement concernés.

D'ailleurs, les fonctionnaires de votre département consultent, avec l'accord des ministres successifs, la Commission des Monuments et des Sites pour chaque tracé d'autoroute. Il serait inconcevable qu'on ne procède pas d'une même façon lorsqu'il s'agit du contournement envisagé à Tournai. Je ne voudrais pas retarder les travaux demandés par M. De Bondt mais, je le répète, le tracé ne doit être arrêté qu'après la concertation nécessaire.

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

M. Lagneau. — Monsieur le ministre, je n'ai pas reçu de réponse à ma question concernant la route Pecq-Armentières. Le problème posé étant de même nature, je suppose que votre réponse sera inspirée par la même tolérance, la même compréhension, et non par l'état d'esprit des constructeurs du mur de Berlin. (*Sourires.*)

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

M. Chabert, ministre des Travaux publics et des Réformes institutionnelles. — Je crois, en effet, qu'une compréhension mutuelle est nécessaire.

En ce qui concerne Tournai, il n'est nullement question de ne pas tenir compte de l'avis de la Commission. Je crois savoir que les propositions qui seront faites bientôt ne modifient en rien le centre de Tournai; le très léger contournement ne touchera aucun bâtiment, de quelque ordre que ce soit. Quant au Pont des Troues, ce n'est pas un monument classé.

A la question de M. Lagneau, je puis répondre que nous avons pris des mesures. Il doit y avoir de gros problèmes de trafic à Mouscron car les Mouscronnois attachent énormément d'importance à ce tunnel. Les travaux ont commencé ou commenceront incessamment.

Le désenclavement de la zone industrielle de Comines est en cours d'étude; le tracé a été fixé et il n'y a eu aucun problème.

En ce qui concerne la liaison directe avec la frontière française, les travaux ont été adjugés. J'attends maintenant l'avis de l'exécutif de la Région flamande sur le tracé du dernier tronçon.

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

De heer Adriaenssens. — Mijnheer de minister, het verwondert mij geen antwoord te hebben gekregen op mijn vraag betreffende de weg Mechelen-Sint-Niklaas en vooral de weg 103 en de omleiding rond Willebroek. Wanneer denkt u dat de stop voor de brug te Willebroek zal worden opgeheven? Ik had u graag horen verklaren dat geen verdere vertragsmanoeuvres zullen gebeuren en dat de werken met bekwaame spoed zullen worden aangevat.

De heer Chabert, minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen. — Ik heb gezegd dat iedereen een antwoord zou krijgen. Ik meen dat degenen die zo vriendelijk waren in de vergadering te blijven zeker een antwoord moeten krijgen. Ik begrijp wel dat op dit late uur iedereen naar huis wil gaan.

Wat uw laatste vraag betreft, meen ik dat alle problemen nu zijn opgelost en dat men dus resoluut de werken voor deze omlegging kan aanvangen, vermits iedereen in Willebroek ze heeft aanvaard. Zoals u weet zijn wij voor de tracés afhankelijk van de gewesten. Wat mij betreft, kan ik u verzekeren dat wij deze werken zullen uitvoeren. Hierop kunt u rekenen.

M. le Président. — Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close. Je vous propose de procéder demain, à 15 heures, à l'examen des articles et des amendements.

De algemene bespreking is gesloten. Ik stel voor de bespreking van de amendementen en van de artikelen morgen te 15 uur aan te vatten. (*Instemming.*)

Nous aborderions, à 14 heures, la discussion générale du budget de l'Emploi et du Travail.

Morgen om 14 uur zouden wij dan de begroting van Tewerkstelling en Arbeid bespreken. (*Instemming.*)

PROJET DE LOI — ONTWERP VAN WET

Dépôt — Indiening

M. le Président. — Le gouvernement a déposé un projet de loi contenant le budget de la Région bruxelloise de l'année budgétaire 1981.

De regering heeft ingediend een ontwerp van wet houdende de begroting van het Brussels Gewest voor het begrotingsjaar 1981.

Ce projet de loi est renvoyé à la commission des Finances.

Dit ontwerp van wet wordt verwezen naar de commissie voor de Financien.

Le Sénat se réunira demain jeudi 21 mai 1981, à 14 heures.

De Senaat vergadert opnieuw morgen donderdag 21 mei 1981, om 14 uur.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(*La séance est levée à 21 h 40 m.*)

(*De vergadering wordt gesloten te 21 u. 40 m.*)